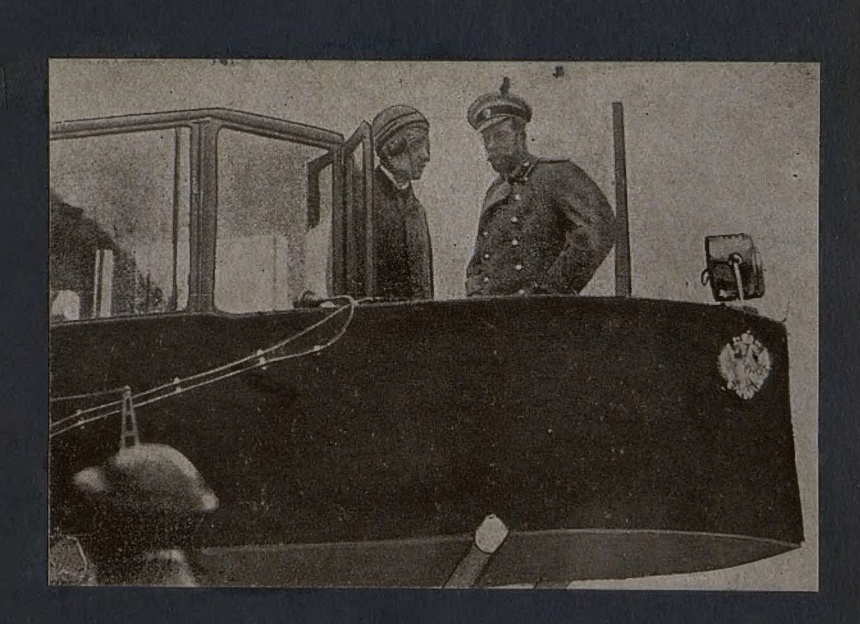
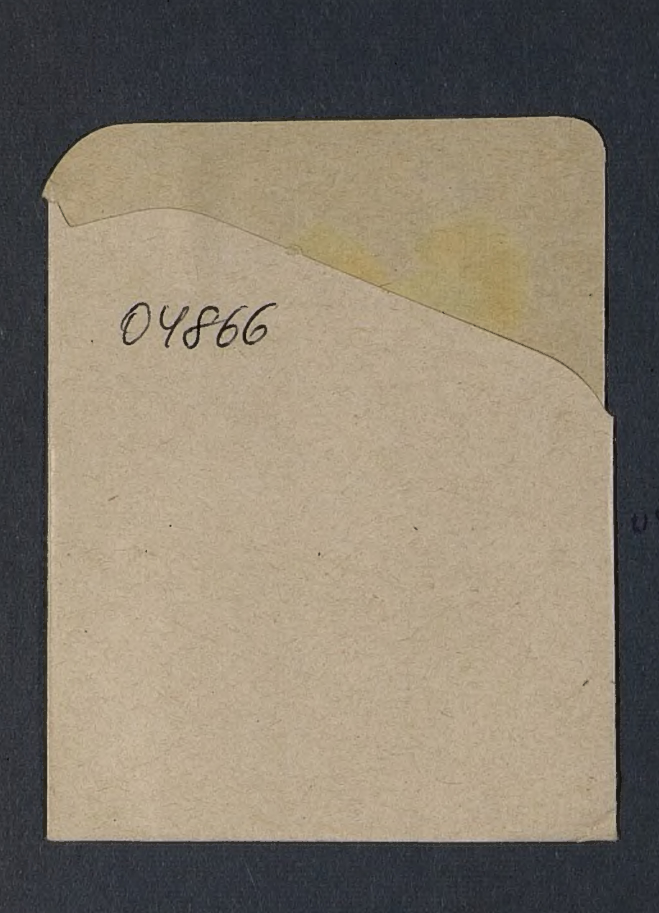
К. Н. ФИННЕ.

РУССКІЕ ВОЗДУШНЫЕ БОГАТЫРИ И. И. СИКОРСКАГО

МАТЕРІАЛЫ ДЛЯ ИСТОРІИ РУССКОЙ АВІАЦІИ
СЪ 88 СНИМКАМИ ВЪ ТЕКСТѢ.



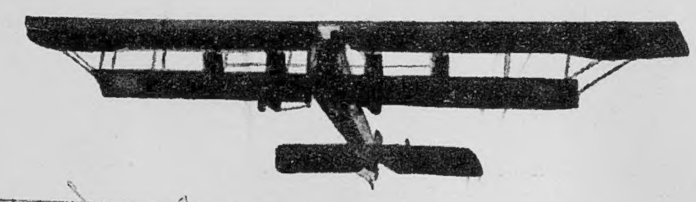
БѢЛГРАДЪ
1930

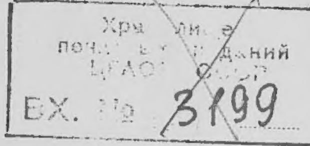

04866

К. Н. ФИННЕ.

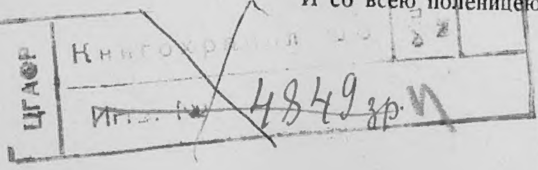
РУССКІЕ ВОЗДУШНЫЕ БОГАТЫРИ И. И. СИКОРСКАГО

МАТЕРІАЛЫ ДЛЯ ИСТОРІИ РУССКОЙ АВІАЦІИ
СЪ 88 СНИМКАМИ ВЪ ТЕКСТѢ.





„Будешь ты, Илья, великій богатырь
И смерть тебѣ на бою не писана.
Ты постой-ка за вѣру христіанскую
Бейся — ратися со всякимъ богатыремъ.
И со всею поленицею удалою"...



БѢЛГРАДЪ
1930

ПОСВЯЩАЕТСЯ ПАМЯТИ ЧИНОВЪ ЭСКАДРЫ ВОЗДУШНЫХЪ КОРАБЛЕЙ ПОГИБШИХЪ ПРИ ИСПОЛНЕНІИ СВОЕГО ДОЛГА.

ПРЕДИСЛОВІЕ.

Революція съ ея естественными послѣдствіями: гражданской войной, терроромъ и массовой эмиграціей обошлась Россіи очень дорого. Кромѣ милліоновъ русскихъ людей принесенныхъ въ жертву кровожадному и ненасытному богу разрушенія, въ разрухѣ погибли неисчислимыя, культурныя сокровища Россіи и тотъ богатый историческій матеріалъ, который ждалъ своей обработки спеціалистами. Въ особенности пострадали матеріалы относящіеся къ войнѣ 1914 — 1918 г.г., возстановить ихъ будетъ нелегко, а въ извѣстныхъ случаяхъ и невозможно, поэтому всѣмъ тѣмъ, кто былъ свидѣтелемъ событій имѣвшихъ мѣсто въ эти годы, и кто пережилъ лихолѣтье слѣдуетъ позаботиться о томъ, чтобы хотя, остатки этихъ матеріаловъ были бы собраны, просмотрѣны и сохранены для будущаго, пока еще живы участники и свидѣтели пережитого за это время. Еще имѣется возможность исправить тѣ ошибки и неточности, которыя естественно могли быть допущены не только въ воспоминаніяхъ отдѣльныхъ лицъ, всегда субъективныхъ по своему характеру, но и въ оффиціальныхъ документахъ, и внести въ нихъ поправки и дополненія. Въ такомъ исправленномъ и дополненномъ видѣ матеріалы эти послужатъ цѣннымъ подспорьемъ для тѣхъ, на чью долю выпадетъ возстановленіе исторической правды въ запутанныхъ, иногда до крайней степени, вопросахъ, касающихся тѣхъ или иныхъ сторонъ русской жизни періода передъ и во время войны 1914 — 1918 г.г.

Настоящій очеркъ представляетъ собою попытку собрать во-едино тѣ свѣдѣнія, которыя сохранились у автора его, бывшаго старшаго врача Эскадры Воздушныхъ Кораблей, какъ называлась военно-авіаціонная часть обслуживавшаяся аэропланами И. И. Сикорскаго: „Илья Муромецъ“, имѣвшаго возможность близко и объективно наблюдать развитіе самобытнаго творчества И. И. Сикорскаго и работу его воздушныхъ богатырей. Не претендуя на исчерпывающую полноту, свѣдѣнія эти

могутъ дать представленіе о томъ, при какихъ условіяхъ развивалось это чисто русское дѣло и какъ отнеслись къ нему широкіе слои русскаго общества, къ сожалѣнію недостаточно оцѣнившіе въ свое время и несумѣвшіе использовать въ полной мѣрѣ изобрѣтеніе И. И. Сикорскаго, имя котораго, какъ выдающагося конструктора главнымъ образомъ большихъ аеропланов, пользуется въ настоящее время заслуженной извѣстностью во всемъ мірѣ.

Какъ показываетъ названіе книги, предметомъ ея были главнымъ образомъ большіе многомоторные аэропланы, творцомъ которыхъ является И. И. Сикорскій и ихъ національно-русскій характеръ.

Выпуская настоящую книгу авторъ проситъ всѣхъ тѣхъ лицъ, которыя такъ или иначе облегчили ему трудъ по собиранію матеріаловъ и ихъ изданію, принять его искреннюю благодарность.

Бѣлградъ.
Октябрь 1929 г.

ГЛАВА I.

Первый полетъ аэроплана: „Русскій Витязь" и впечатлѣніе произведенное имъ въ Россіи и заграницей. „Петербургская утка". Посѣщеніе Государемъ Императоромъ Николаемъ II „Русскаго Витязя". Краткія данныя изъ біографіи И. И. Сикорскаго. Первыя его попытки строить летательные аппараты въ Кіевѣ. Русско-Балтійскій заводъ. Сотрудники И. И. Сикорскаго. Постройка Русско-Балт. заводомъ малыхъ аппаратовъ И. И. Сикорскаго и его „Русскаго Витязя". „Илья Муромецъ" и его успѣшные полеты. Подготовка къ перелету изъ Петрограда въ Кіевъ.

Тринадцатаго мая 1913 года, около девяти часовъ вечера, на полѣ, примыкавшемъ къ Корпусному аэродрому въ Петроградѣ, тогда еще называвшемуся С.-Петербургомъ, собрались огромныя толпы народа съ нетерпѣніемъ ожидавшія необыкновеннаго зрѣлища: тамъ готовился къ первому, пробному полету большой четырехмоторный аэропланъ носившій названіе „Русскій Витязь". Кромѣ обычной въ такихъ случаяхъ, праздной, жадной до даровыхъ зрѣлищъ толпы, на аэродромѣ собралось много серьезныхъ зрителей, желавшихъ видѣть собственными глазами, сможетъ ли этотъ громадный невиданный до того времени аэропланъ, вѣсившій 250 пудовъ (4 тонны), подняться на воздухъ? По мнѣнію спеціалистовъ того времени, это представлялось маловѣроятнымъ, а въ случаѣ, если бы даже этотъ аэропланъ и смогъ бы оторваться отъ земли, то при остановкѣ въ полетѣ одного изъ его моторовъ, онъ неминуемо долженъ былъ бы перевернуться. Ссылались на мнѣнія и заключенія заграничныхъ авторитетовъ по вопросамъ авіаціи, отказавшихся отъ мысли строить подобные большіе, многомоторные аэропланы послѣ полной неудачи при попыткахъ подняться на нихъ на воздухъ. Въ то время слова: „заграницей полагаютъ"... считались у насъ чуть-ли не непреложной истиной, поэтому намѣреніе повторить у насъ такія попытки считалось дерзновеннымъ и обрекалось заранѣе на полный провалъ.

Вопреки всѣмъ этимъ такъ или иначе обоснованнымъ заключенiямъ заграничныхъ и отечественныхъ специалистовъ, „Русскiй Витязь“, въ этотъ достопамятный вечеръ 13 мая 1913 года не только оторвался отъ земли, но поднявшись на нѣкоторую высоту и описавъ нѣсколько большихъ круговъ надъ полемъ, плавно спустился у своего ангара, при бурномъ ликованiи собравшихся зрителей.

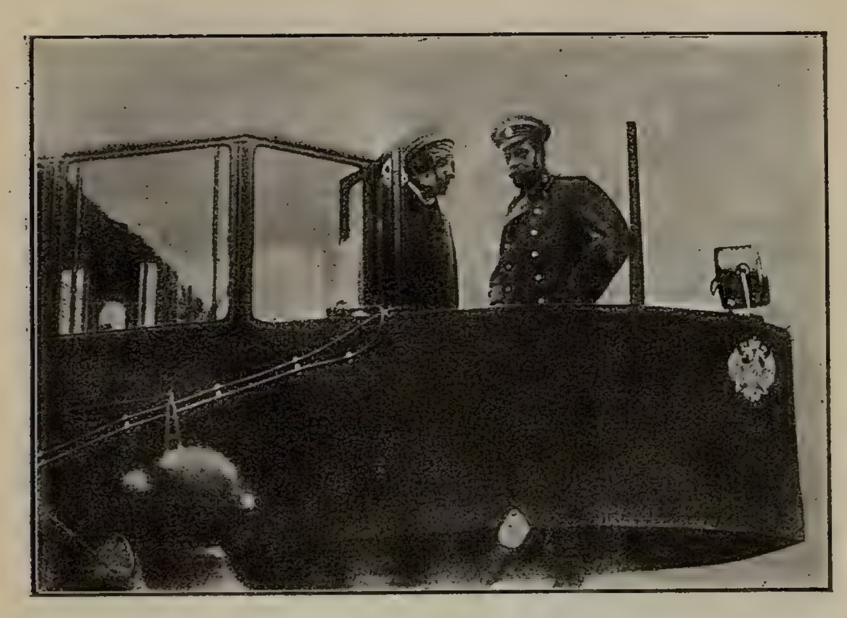
Этотъ успѣшный полетъ „Русскаго Витязя“ долженъ быть отмѣченъ въ лѣтописяхъ авiацiи, какъ крупная побѣда человѣческаго генiя надъ воздушной стихiей. Къ большой радости и удовлетворенiю насъ русскихъ, побѣдителемъ воздушной стихiи на этотъ разъ оказался нашъ соотечественникъ, еще очень юный тогда студентъ Петроградскаго Политехническаго Института Игорь Ивановичъ Сикорскiй.

Послѣ перваго столь удачнаго полета молодой пилотъ-конструкторъ сталъ совершать на своемъ „Русскомъ Витязѣ“ чуть-ли не ежедневные полеты надъ Петроградомъ и его окрестностями, причемъ всегда являлось очень много лицъ желавшихъ принять участiе въ этихъ воздушныхъ прогулкахъ. Во время такихъ полетовъ пробовали останавливать моторы: сперва одинъ, затѣмъ два мотора сразу: по одному съ правой и лѣвой стороны и наконецъ оба мотора съ одной стороны; при всѣхъ этихъ опытахъ аэропланъ прекрасно сохранялъ свою устойчивость и такимъ образомъ всѣ предположенiя молодого талантливаго изобрѣтателя блестяще подтвердились на дѣлѣ. Насколько невѣроятными казались тогда успѣхи достигнутые „Русскимъ Витяземъ“ въ полетахъ, показываетъ то, что заграницей долго и упорно отказывались вѣрить сообщенiямъ объ нихъ и называли ихъ: „петербургской уткой“.

Полеты на „Русскомъ Витязѣ“ продолжались втеченiе всего лѣта 1913 года; на немъ установлено было тогда нѣсколько рекордовъ. За все это время на „Русскомъ Витязѣ“ не случилось ни одной сколько-нибудь серьезной поломки.

Какъ не только первый русскiй, но и первый въ мiрѣ аэропланъ такого типа, „Русскiй Витязь“ конечно, не могъ не обратить на себя вниманiя, и имъ особенно заинтересовались въ военныхъ кругахъ.

Лѣтомъ 1913 года, Государь Императоръ Николай II выразилъ желанiе осмотрѣть „Русскаго Витязя“; для высочайшаго смотра, И. И. Сикорскiй перелетѣлъ на этомъ своемъ



Его Императорское Величество Государь Императоръ Николай II разговариваетъ на передней площадкѣ аэроплана „Русскій Витязь“ съ конструкторомъ-пилотомъ И. И. Сикорскимъ. Красное Село. Лѣто 1913 г.



Осмотръ „Русскаго Витязя“ Государемъ Императоромъ Николаемъ II. На балконѣ аэроплана Государь Императоръ разговариваетъ съ И. И. Сикорскимъ. Слѣва у мотора Главнокомандующій войсками Гвардіи и Петербургскаго военнаго округа Вел. Князь Николай Николаевичъ.
Красное Село. Лѣто 1913 г.

воздушномъ богатырѣ въ Красное Село и опустился тамъ на военномъ полѣ у Царской Ставки.

Государь очень внимательно и подробно осматривалъ „Русскаго Витязя“, поднимаясь для этой цѣли по приставной лѣстницѣ на передній балконъ аэроплана, милостиво бесѣдовалъ съ И. И. Сикорскимъ, остался доволенъ видѣннымъ и благодарилъ молодого изобрѣтателя. Въ память этого посѣщенія И. И. Сикорскій получилъ высочайшій подарокъ — часы съ репетиціей. Этимъ подаркомъ И. И. Сикорскій очень дорожилъ, какъ памятью милостиваго къ нему вниманія Государя Императора.

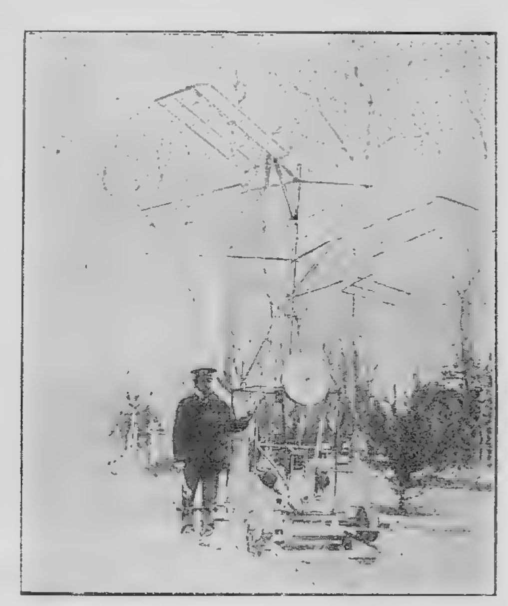
Игорь Ивановичъ Сикорскій происходитъ изъ чисто русской семьи*). Родился онъ въ 1889 году въ Кіевѣ, гдѣ его отецъ — профессоръ Императорскаго Университета Св. Владиміра, занималъ кафедру душевныхъ и нервныхъ болѣзней и пользовался заслуженной извѣстностью какъ выдающійся врачъ-психіатръ и авторъ многихъ научныхъ трудовъ. Во время надѣлавшаго столько шума судебнаго процесса Бейлиса, профес-

*) Фамилія Сикорскихъ встрѣчается не рѣдко въ Юго-Западномъ Краѣ. Одинъ изъ однофамильцевъ, а можетъ быть и родственниковъ И. И. Сикорскаго — Константинъ Викентьевичъ С., былъ участникомъ Севастопольской обороны. Семнадцатилѣтнимъ юношей онъ поступилъ юнкеромъ въ Якутскій пѣх. полкъ (11 пѣх. дивизіи) и состоялъ до самаго конца осады орднанарцемъ при извѣстномъ генералѣ Хрулевѣ. При штурмѣ Малахова Кургана былъ тяжело контуженъ осколкомъ гранаты. Награжденъ былъ знакомъ отличія военнаго ордена (Георгіевскій крестъ); за отличіе былъ произведенъ въ чинъ прапорщика, а затѣмъ подпоручика и награжденъ былъ орденами Св. Анны 3 и 4 степ. Послѣ окончанія войны 1854—55 г. г. служилъ въ Виленскомъ пѣх. полку и въ составѣ послѣдняго участвовалъ на Кавказѣ въ покореніи Чечни, Въ 1876 году отправился добровольцемъ въ Сербію къ генералу М. Г. Черняеву и командуя ротой въ отрядѣ полковника Медвѣдовскаго былъ убитъ 16 сент. 1876 года въ бою подъ Шиленговацемъ.

Старшій братъ его Василій Викентьевичъ также участникъ Севастопольской обороны, служилъ сначала юнкеромъ, а затѣмъ офицеромъ въ Якутскомъ пѣх. полку, былъ раненъ. Кромѣ знака отличія военнаго ордена и др. орденовъ награжденъ былъ орденомъ Св. Владиміра 4 степени съ мечами. По выходѣ въ отставку, кажется служилъ мировымъ посредникомъ въ г. Дубно Волынской губерніи.

Дѣдъ Игоря Ив. Сик—го былъ священникомъ; родной братъ И. И. — морской офицеръ окончилъ Александровскую Военно-Юридическую Академію. 11 окт. 1914 года онъ погибъ на крейсерѣ „Паллада“ потопленномъ непріятельскими минами въ Балтійскомъ морѣ вмѣстѣ съ эскадреннымъ миноносцемъ „Летучій“.

соръ И. А. Сикорскій имѣлъ мужество открыто заявить, какъ экспертъ, о возможности ритуальнаго характера убійства евреями — секты хассидовъ, христіанскаго мальчика Андрюши Ющинскаго. Это публичное выступленіе И. А. Сикорскаго, какъ профессора и серьезнаго научнаго работника*), вызвало цѣлую бурю въ такъ называемыхъ прогрессивныхъ кругахъ русскаго общества, создало ему очень много непріятностей, повліявшихъ на его здоровье и сведшихъ его преждевременно въ могилу, и до извѣстной степени отразилось впослѣдствіи на отношеніи русскаго общества, къ творческой работѣ его сына.



И. И. Сикорскій и его геликоптеръ № 2. Кіевъ. Весна 1910 г.

Среднее образованіе Игорь Ивановичъ Сикорскій получилъ въ одной изъ Кіевскихъ гимназій, а затѣмъ въ Морскомъ Кадетскомъ Корпусѣ. По окончаніи общихъ классовъ послѣдняго, И. И. Сикорскій поступилъ въ Кіевскій Политехническій Институтъ; нѣкоторое время онъ слушалъ лекціи по математикѣ, химіи и кораблестроенію въ Парижѣ. Еще въ раннемъ дѣтствѣ И. И. Сикорскій, бывшій тихимъ и любознательнымъ ребенкомъ проявлялъ склонность къ механикѣ. Въ Политехническомъ Институтѣ у него ясно опредѣлился интересъ къ авіаціи и къ постройкѣ летательныхъ аппаратовъ; въ организованномъ имъ студенческомъ авіаціонномъ кружкѣ онъ состоялъ предсѣдателемъ. Впослѣдствіи, когда постройка сконструированныхъ имъ аэроплановъ производилась въ Петер-

*) См. Профессоръ И. А. Сикорскій. Экспертиза по дѣлу объ убійствѣ Андрюши Ющинскаaго. СПБ. 1913.

бургѣ въ авіаціонномъ отдѣленіи Русско-Балтійскаго вагоностроительнаго и автомобильнаго завода въ Ригѣ, И. И. Сикорскій перевелся въ Петербургскій Политехническій Институтъ.

Первыя попытки И. И. Сикорскаго строить летательныя машины относятся къ 1908 году, когда онъ занялся конструированіемъ геликоптера. Первый его геликоптеръ съ моторомъ въ 25 лош. силъ, интересенъ лишь какъ основа для послѣдующихъ работъ. Къ 1910 году имъ былъ построенъ второй геликоптеръ съ двумя винтами вращавшимися въ противуположномъ на-



И. И. Сикорскій на своемъ аэропланѣ С—2. Кіевъ. Куреневскій аэродромъ. Весна 1910 г.

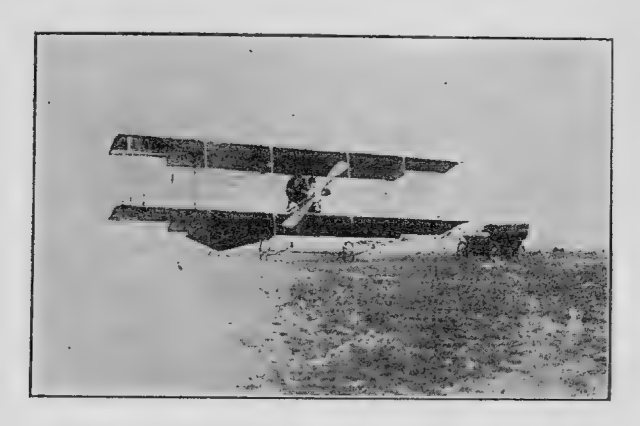
правленіи. Геликоптеръ этотъ могъ подняться на воздухъ, но не былъ достаточно силенъ, чтобы поднять пилота.

Въ томъ же 1910 году И. И. Сикорскій, охладѣвъ къ геликоптеру занялся конструированіемъ аэроплана и построилъ свой С—1 съ моторомъ въ 15 л. с. На второй модели этого аэроплана съ моторомъ въ 25 л. с. — С—2, ему удалось подняться на высоту около 180 метровъ, что уже было рекордомъ. С—3, съ моторомъ Анзани въ 40 л. с. былъ построенъ въ концѣ 1910 года, на немъ удалось совершить полетъ продолжительностью въ 59 секундъ.

Въ 1911-омъ году И. И. Сикорскій построилъ аппараты С—4 и С—5 съ моторомъ автомобильнаго типа Argus въ 60 л. с. Этотъ типъ аэроплана далъ по тому времени уже очень хорошіе результаты. На немъ былъ совершенъ рядъ полетовъ продолжительностью до 1 часа и достигнута высота 500 метровъ.

Въ концѣ 1911 года И. И. Сикорскій строитъ новую мо-

дель С—6, а весною 1912 года — его С—6—А, совершавшій полеты подъ управленіемъ самого И. И. Сикорскаго, получилъ первый призъ на конкурсѣ устроенномъ Военнымъ Вѣдомствомъ. Въ числѣ одинадцати машинъ, принявшихъ участіе въ конкурсѣ, были аэропланы уже прославившихся тогда европейскихъ фирмъ: Фармана, Ньюпора, Фоккера. Необходимо замѣтить, что всѣ типы аэроплановъ Сикорскаго до С—6 были построены имъ самимъ, въ сараѣ усадьбы принадлежавшей его отцу въ Кіевѣ, по Большой Подвальной улицѣ д. № 15. Послѣ-

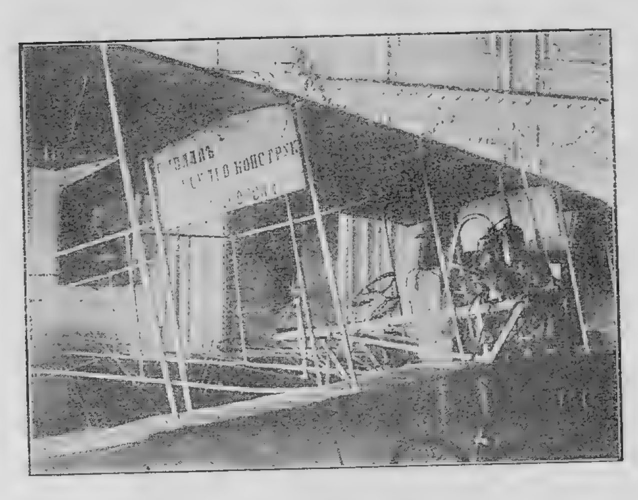


С — 3. Декабрь 1910 г.
Кіевъ. Куреневскій аэродромъ.

дующіе типы, начиная отъ С—7, — строились въ Петроградѣ въ авіаціонномъ отдѣленіи Р. Б. завода, основанномъ по предложенію предсѣдателя Правленія этого завода М. В. Шидловскаго для постройки аэроплановъ исключительно русскихъ конструкторовъ. На этотъ заводъ и поступилъ И. И. Сикорскій, что открывало ему уже болѣе широкое поле дѣятельности. На постройку первыхъ своихъ аэроплановъ И. И. Сикорскій тратилъ свои средства, которыя, конечно, были невелики. Необходимо упомянуть здѣсь о той матеріяльной и нравственной поддержкѣ И. И. Сикорскому, въ то время еще не достигшему двадцатилѣтняго возраста, которую оказывала ему его сестра Ольга Ивановна, впослѣдствіи переселившаяся съ братомъ въ Америку и скончавшаяся тамъ 1 февраля 1926 года. Ольгу Ивановну хорошо должны помнить всѣ тѣ, кто посѣщалъ Корпусный аэродромъ въ Петроградѣ, какъ гостепріимную хо-

зяйку радушно принимавшую гостей въ превращенномъ въ чайный домикъ — аэропланномъ ящикѣ.

Сотрудниками И. И. Сикорскаго по Р. Балт. заводу были пилоты: Г. В. Янковскій и Г. В. Алехновичъ и студентъ Политехнич. Ин-та А. Серебренниковъ, работавшій по разсчетамъ и конструированію самолетовъ. Механикомъ-мотористомъ былъ В. Панасюкъ, принявшій впослѣдствіи участіе въ знаменитомъ перелетѣ И. И. Сикорскаго изъ Петрограда въ Кіевъ.



С — 4. Апрѣль 1911 г. Кіевъ.

Первымъ аэропланомъ И. И. Сикорскаго построеннымъ на Русско - Балтійскомъ заводѣ былъ монопланъ С — 7; пріобрѣлъ его пилотъ Лерхе. Русско - Балтійскимъ заводомъ послѣдовательно были выпущены: С—7, С—9 и С—10 съ ротативнымъ моторомъ Гномъ. С—10 предназначавшійся для морской авіаціи былъ поставленъ на поплавки. Въ началѣ 1913 года



И. И. Сикорскій у своего С — 6.
Кіевъ. Декабрь 1911 г.

И. И. Сикорскимъ былъ сконструированъ и построенъ монопланъ С—11; на этомъ монопланѣ Г. В. Янковскимъ былъ взятъ второй призъ на конкурсѣ бывшемъ весною того года въ Петербургѣ, первый призъ получилъ Г. В. Алехновичъ на С—10. Къ веснѣ 1914 года, былъ построенъ монопланъ С—12, приспособленный спеціально для мертвыхъ петель; на этомъ монопланѣ Г. В. Янковскій получилъ первый призъ за фигурные полеты на авіаціонной недѣлѣ на Коломяжскомъ аэродромѣ. На этомъ же С—12 Г. В. Янковскимъ былъ установленъ тогдашній всероссійскій рекордъ высоты (3900 метровъ).



Слѣва: И. И. Сикорскій, справа: его помощникъ студентъ А. Серебренниковъ.

Изъ послѣдующихъ типовъ малыхъ аппаратовъ Сикорскаго, выпущенныхъ заводомъ, особаго упоминанія заслуживаютъ бипланы С—16 и С—20. (за исключеніемъ моноплановъ: С—7, С—11 и С—12, всѣ аппараты были бипланы). С — 16 имѣлъ моторъ Rhone въ 80 л. силъ, и моторъ Gnome - mono—soupape въ 100 л. силъ. Онъ развивалъ скорость въ 140 километровъ въ часъ, былъ очень легокъ, подвиженъ и хорошо слушался руля; въ 1915 г. на немъ былъ установленъ пулеметъ стрѣлявшій черезъ винтъ, чего еще не имѣлось у нѣмцевъ, такимъ образомъ, въ то время онъ представлялъ собою—истребитель. С—20 въ общихъ чертахъ схожій съ С—16, былъ усовершенствованнымъ типомъ послѣдняго. Нѣкоторые изъ аэроплановъ Сикорскаго (малаго типа) были приняты въ нашей военной авіаціи, но несмотря на свои хорошія по тому времени качества, широкаго распространенія тамъ не получили, по причинамъ, о которыхъ сказано будетъ ниже, главнымъ же образомъ по пристрастію нашему ко всему иноземному. Кромѣ описанныхъ выше аэроплановъ, И. И. Сикорскимъ были сконструированы и построены въ 1912 году на Русско-Балтійскомъ заводѣ первыя въ мірѣ аэро-сани.

Уже въ 1911 году И. И. Сикорскій пришелъ къ заключенію, что будущность должна принадлежать не малымъ одномоторнымъ, а большимъ аэропланамъ съ двумя и болѣе моторами. Толчкомъ къ тому послужило одно ничтожное обстоятельство: — комаръ попавшій въ жиклеръ карбюратора и бывшій причиною остановки мотора въ полетѣ, что чуть не стоило жизни И. И. Сикорскому счастливо избѣжавшему опасности при вынужденной посадкѣ между вагонами и каменной стѣной. По мнѣнію Сикорскаго большіе многомоторные аэропланы, обладая большой грузоподъемностью и большимъ радіусомъ полетовъ имѣютъ передъ малыми аппаратами еще и то преимущество, что управленіе ими производится не однимъ пилотомъ, а можетъ быть распредѣлено между экипажемъ этихъ воздушныхъ кораблей подобно тому, какъ это дѣлается на морскихъ судахъ.

Имѣя не одинъ, а нѣсколько моторовъ, такіе аппараты болѣе безопасны, такъ какъ при остановкѣ одного изъ моторовъ они могутъ продолжать полетъ на остальныхъ, а при вынужденной посадкѣ имѣютъ возможность выбрать болѣе или менѣе подходящее для спуска мѣсто.

Всѣ эти соображенія были высказаны И. И. Сикорскимъ Предсѣдателю Правленія О-ва Р. Балт. Завода, на которомъ строились его малые аппараты, Михаилу Владиміровичу Шидловскому.

Послѣдній, ознакомившись съ деталями, чертежами и расчетами проэкта новаго большого аэроплана и внимательно выслушавъ молодого изобрѣтателя, всецѣло пошелъ ему навстрѣчу и отдалъ распоряженіе немедленно приступить къ постройкѣ такого до тѣхъ поръ небывалаго самолета. Въ тотъ же день 17 августа*) 1912 года состоялась закладка „Русскаго Витязя", какъ былъ названъ этотъ четырехмоторный аэропланъ, первый въ мірѣ аппаратъ такого типа, поднявшійся на воздухъ и сдѣлавшійся такимъ образомъ прародителемъ всѣхъ существующихъ нынѣ гигантскихъ аппаратовъ.

Въ виду той выдающейся роли, которую сыгралъ М. В. Шидловскій въ дѣлѣ постройки „Русскаго Витязя", а затѣмъ

---

*) Всѣ даты этого очерка, относящіеся къ дѣятелности И. И. Сикорскаго и его воздушныхъ кораблей въ Россіи приведены по старому стилю.

и въ развитіи большихъ, многомоторныхъ аэроплановъ, т. е въ исторіи такъ называемой „тяжелой“ авіаціи, справедливо будетъ вспомнить, хотя бы въ краткихъ словахъ, объ этомъ крупномъ русскомъ дѣятелѣ, человѣкѣ недюжинныхъ способностей и широкаго русскаго размаха.

Михаилъ Владиміровичъ Шидловскій происходилъ изъ старинной, дворянской, помѣщичьей семьи Воронежской губерніи*).

Молодымъ морскимъ офицеромъ онъ совершилъ кругосвѣтное плаваніе на клипперѣ: „Пластунъ“. Затѣмъ, вскорѣ



С — 6 — А.
Май. 1912.
СПБ.
Коломяжскій ипподромъ.

послѣ окончанія курса Александровской Военно-Юридической Академіи, онъ оставилъ военно-морскую службу и перешелъ на службу въ Государственную Канцелярію, а впослѣдствіе въ Министерство Финансовъ, членомъ Совѣта котораго онъ состоялъ до своего назначенія въ 1914 году Начальникомъ Управленія Эскадры Воздушныхъ Кораблей.

Избранный Предсѣдателемъ Правленія Русско-Балтійскаго вагоностроительнаго завода въ Ригѣ, онъ быстро поднялъ про-

---

*) Старшій братъ М. В. Шидловскаго — Николай Влад. — дѣйств. тайный сов., сенаторъ, Членъ Государственнаго Совѣта, былъ по Высочайшему повелѣнію назначенъ Предсѣдателемъ Комиссіи по выясненію причинъ рабочихъ безпорядковъ въ 1905 году („Гапоновская исторія“).

Второй братъ Сергѣй Вл. заслуженный ордин. профессоръ Императорской Военно-Медицинской Академіи, Академикъ и Членъ нѣсколькихъ ученыхъ обществъ, извѣстенъ своею дѣятельностью по оздоровленію Петрограда (проэктъ канализаціи, снабженіе Петербурга водою изъ Ладожскаго озера и пр.).

изводительность и доходность этого завода, строившаго вагоны не только для Россіи, но и для заграницы (для Италіи въ 1907 году). Главной заслугой М. В. Шидловскаго, помимо его дѣятельности по созданію „Русскаго Витязя“ и „Ильи Муромца“ Сикорскаго, является постройка, по его инціативѣ и настоянію, первыхъ и единственныхъ русскихъ, т. наз. „русско-балтійскихъ“ автомобилей. Построенные спеціально для русскихъ дорогъ, автомобили эти выдержали рядъ серьезныхъ испытаній. Пробѣгъ Нагеля на такомъ автомобилѣ черезъ всю Россію, Западную Европу и Сѣверную Африку служитъ тому доказательствомъ. Еще лучшимъ подтвержденіемъ основательной конструкціи этихъ русскихъ автомобилей является ихъ работа во время войны, когда имъ приходилось выдерживать не только находившіяся въ ужасномъ состояніи дороги (дорога, по крылатому слову — жена автомобиля), но и подчасъ звѣрское обращеніе съ машинами шофферовъ „военнаго времени“*). Нѣкоторые изъ русско-балтійскихъ автомобилей прошли безъ ремонта десятки тысячъ верстъ.



Воен. летчикъ подпоручикъ Г. В. Янковскій, командиръ Возд. Кор. „И. М. III“. 1916 г.

Велика также заслуга М. В. Шидловскаго въ выпускѣ въ 1915 году первыхъ и единственныхъ русскихъ авіаціонныхъ моторовъ, построенныхъ на томъ же русско-балтійскомъ заводѣ.

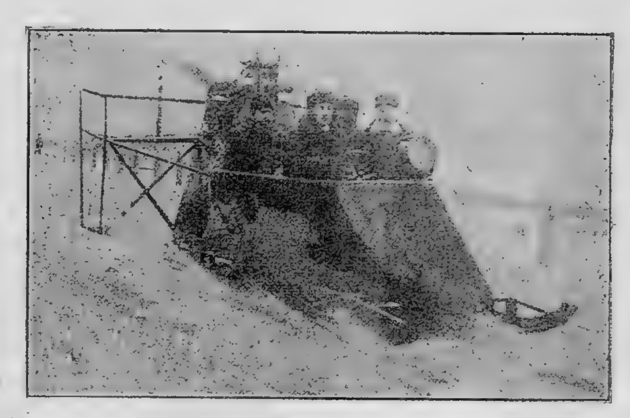
---

*) Какъ на одинъ изъ примѣровъ прочности Р. Б. автомобилей можно указать на случай имѣвшій мѣсто въ началѣ войны въ 1914 г., когда русско-балтійскій автомобиль штаба 1 отд. кавал. бригады упалъ близь Инстербурга въ Восточной Пруссіи въ рѣку съ моста взорваннаго нѣмцами. По извлеченіи этого автомобиля изъ воды, ѣхавшіе на немъ офицеры, къ счастью не пострадавшіе серьезно, продолжили на этой же машинѣ свой дальнѣйшій путь.

Въ 1919 году М. В. Шидловскій былъ арестованъ вмѣстѣ со своимъ сыномъ при попыткѣ перейти финляндскую границу и звѣрски убитъ.

Благодаря поддержкѣ М. В. Шидловскаго, постройка „Русскаго Витязя“ была закончена къ веснѣ 1913 года и, какъ было указано выше, этотъ аппаратъ уже при первыхъ полетахъ оправдалъ возлагавшіяся на него ожиданія. Можно добавить, что увѣренность въ безопасности такого большого аэроплана, какъ „Русскій Витязь“, а затѣмъ „Илья Муромецъ“ у М. В. Шидловскаго была настолько велика, что онъ совершилъ на немъ полетъ со всей своей семьей.

Построенъ былъ „Русскій Витязь“ изъ дерева, вѣсилъ онъ 250 пудовъ. Онъ имѣлъ просторную, закрытую, съ большими окнами каюту, гдѣ свободно размѣщались кромѣ пилота и экипажа — пассажиры. Изъ каюты пилота имѣлся выходъ на балконъ, находившійся въ передней части аэроплана. Кромѣ того имѣлись боковые выходы на нижнія крылья аппарата, дававшіе доступъ къ моторамъ, на случай ихъ поправки въ полетѣ. Четыре мотора автомобильнаго типа, нѣмецкой марки „Argus“ по 100 лош. силъ каждый, расположены были на нижнихъ несущихъ плоскостяхъ, по два съ каждой стороны фюзеляжа. „Русскій Витязь“ могъ поднимать 45 пудовъ груза и имѣлъ скорость 90 верстъ въ часъ.



Аэро-сани построенныя Рус.-Балт. Ваг. Зав. конструированы И. И. Сикорскимъ. Сидятъ: впереди М. В. Шидловскій, и И. И. Сикорскій (за рулемъ), сзади Г. В. Алехоновичъ, инж. В. И. Строгоновъ. СПБ. Зима. 1912-13 г.г.

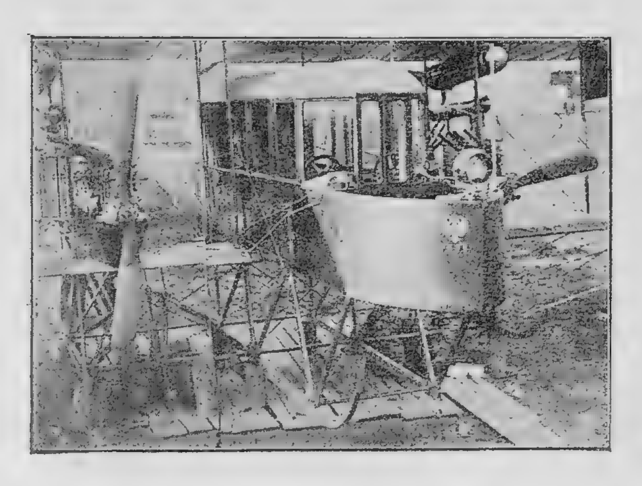
Рядомъ совершенныхъ на немъ полетовъ была выяснена правильность основныхъ предположеній Сикорскаго. Выяснены были также и нѣкоторые недостатки этого аэроплана, главнымъ

изъ которыхъ была неспособность его подниматься на большую высоту.

Ободренный успѣхомъ своего „Русскаго Витязя“, И. И. Сикорскій приступилъ къ постройкѣ второго, еще большаго аэроплана, получившаго названіе: „Илья Муромецъ“.

Этотъ воздушный корабль вѣсилъ 300 пудовъ, имѣлъ размахъ крыльевъ 15 саженей (31 метръ), длину 17 метровъ, поверхность свыше 300 кв. аршинъ (150 кв. метровъ).

Какъ „Русскій Витязь“, такъ и послѣдующіе типы „Ильи Муромца“ выстроены были изъ дерева. Начатъ онъ былъ постройкой осенью 1913 года, законченъ къ январю 1914 г. Въ общихъ чертахъ онъ былъ схожъ съ „Русскимъ Витяземъ“, но не имѣлъ передняго балкона. Каюта его, освѣщавшаяся большими по шести съ каждой стороны окнами, была обставлена съ нѣкоторымъ комфортомъ; тамъ имѣлись удобныя плетеныя кресла, проведено было отопленіе (отработаннымъ газомъ), электрическое освѣщеніе отъ спеціальной динамо-машины. Кромѣ каюты пилота, имѣлась гостиная, спальня для отдыха и уборная.



„Русскій Витязь“. Іюнь. 1913 г. СПБ.

На „Ильѣ Муромцѣ“ установлены были тѣ же четыре мотора „Argus“ по 100 л. силъ каждый, что и на „Русскомъ Витязѣ“. Испытанія этого новаго аэроплана, произведенныя при довольно неблагопріятныхъ условіяхъ (разбѣгъ на лыжахъ во время оттепели*) показали, что онъ былъ значительно лучше „Русскаго Витязя“. Несмотря на большій вѣсъ, „Илья Муро-

*) Для разбѣга „И. М.“ при нормальныхъ условіяхъ въ то время нужно было разстояніе не менѣе 400 шаговъ, поэтому такой разбѣгъ на лишенномъ снѣга аэродромѣ, покрытомъ огромными лужами представлялся очень труднымъ.

мецъ“ съ тѣми же моторами могъ поднимать больше полезнаго груза и подниматься на высоту свыше 1000 метровъ.

Въ февралѣ 1914 года на этомъ новомъ аэропланѣ былъ совершенъ полетъ съ шестнадцатью пассажирами, не считая въ числѣ послѣдныхъ еще одного четвероногого пассажира, аэродромнаго любимца, собаки „Шкалика“. Полетъ съ такимъ количествомъ пассажировъ въ то время былъ совершенно небывалымъ міровымъ рекордомъ. Въ этомъ полетѣ „Илья Муромецъ“ поднялъ около 80 пудовъ т.е. 1280 килограммовъ полезнаго груза.

Подобно „Русскому Витязю“, „Илья Муромецъ“ сталъ совершать полеты надъ Петроградомъ и его окрестностями. Зачастую „Илья Муромецъ“ пролеталъ надъ городомъ на небольшой высотѣ — около 400 метровъ. Увѣренность пилота въ надежности нѣсколькихъ моторовъ была настолько велика, что онъ позволялъ себѣ полеты на такой высотѣ. Летчики на малыхъ, одномоторныхъ аэропланахъ того времени, избѣгали полетовъ надъ городомъ, а тѣмъ болѣе на небольшой высотѣ такъ какъ остановка мотора и вынужденный спускъ грозили летчику неминуемой гибелью. При этихъ полетахъ „Муромца“ изъ кабины его можно было наблюдать, какъ на площадахъ и улицахъ Петрограда, надъ которыми онъ пролеталъ, пріостанавливалось движеніе и всѣ смотрѣли на проносившійся громадный диковинный аэропланъ, сильно шумѣвшій своими моторами.



Воздушный корабль „Илья Муромецъ“.
СПБ. Корпусной аэродромъ СПБ. Февраль. 1914 г.

Къ веснѣ 1914 года былъ выстроенъ второй „Илья Муромецъ“ на которомъ установлены были уже болѣе сильные моторы: средніе по 140 л. силъ, и боковые по 125 л. силъ каждый.

Такимъ образомъ общая мощность моторовъ доведена была до 530 л. силъ, т.е. на 130 силъ больше чѣмъ у „Русскаго Витязя“ и перваго „Ильи Муромца“. Увеличеніе мощности двигателей дало этому аэроплану нѣсколько большую грузоподъемность, увеличило скорость и позволило ему подняться на высоту 2100 метровъ. Предварительная проба — полетъ съ 50-ю пудами бензина и шестью пассажирами дала хорошіе результаты. Убѣдившись въ полной пригодности аэроплана къ дальнымъ полетамъ, И. И. Сикорскій рѣшилъ совершить на немъ большой перелетъ. Выбранъ былъ для этой цѣли Кіевъ отстоявшій отъ Петрограда по воздушной линіи на 1200 верстъ, Предполагалось сдѣлать этотъ перелетъ съ одной остановкой для принятія бензина. Спутниками своими въ этомъ перелетѣ И. И. Сикорскій избралъ: лейтенанта Г. И. Лаврова, на которомъ помимо пилотскихъ обязанностей лежала обязанность слѣдить за курсомъ воздушнаго корабля, т. е. быть его штурманомъ, военнаго летчика шт.-кап. Х. Ф. Пруссиса*) и механика В. С. Панасюка. Въ полетъ кромѣ 65 пудовъ бензина были взяты: запасныя части для моторовъ, 2 запасные пропеллера, запасныя шины для колесъ, проволока, болты, бидоны съ водой и. т. д.

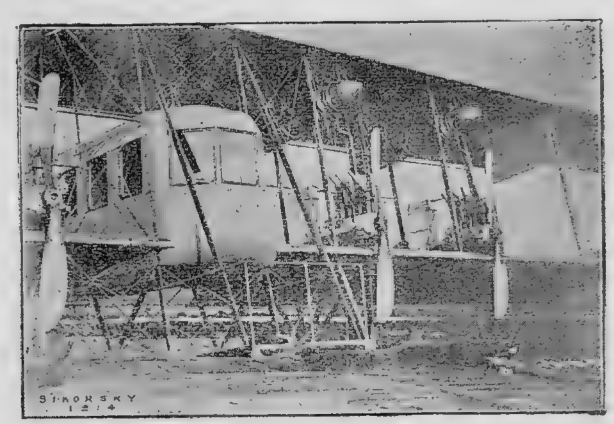
ГЛАВА II.

Перелетъ изъ Петрограда въ Кіевъ. Тяжелыя условія полета. Пожаръ въ воздухѣ. Полетъ въ сплошныхъ облакахъ. Возвращеніе въ Петроградъ. Какъ отнеслись къ этому перелету.

Въ 1 часъ ночи 17-го іюня (въ ночь съ 16 на 17-е) 1914 г. когда благодаря петербургскимъ бѣлымъ ночамъ было уже достаточно свѣтло, „Илья Муромецъ“ съ экипажемъ изъ четырехъ человѣкъ и нагрузкой около 100 пудовъ поднялся съ Корпуснаго аэродрома и взялъ курсъ на югъ. Поднявшись на высоту 1500 метровъ уменьшили работу моторовъ. Пилоты смѣнялись у руля каждые полчаса, что давало возможность отдыхавшимъ пилотамъ любоваться превосходной открывавшейся внизу картиной. Погода была ясная и безвѣтренная

*) Кап. Пруссисъ, былъ инструкторомъ Гатчинской авіаціонной школы, участвовалъ въ войнѣ съ Германіей, командуя авіаціоннымъ отрядомъ. Погибъ совершая полетъ, какъ инструкторъ съ еще неопытнымъ ученикомъ—летчикомъ на Гатчинскомъ аэродромѣ.

Около 6 часовъ утра, въ каютѣ — гостинной былъ сервированъ завтракъ, состоявшій изъ бутербродовъ и горячаго кофе. Около 8 часовъ пролетали надъ Витебскомъ, гдѣ на одной изъ площадей было видно большое скопленіе народа и повозокъ.



„Илья Муромецъ“ (тип. Б). Лѣто. 1914 г.

Сброшены были вложенныя въ небольшую трубку съ привязаннымъ къ ней длиннымъ узкимъ кускомъ матеріи, составленныя тутъ же въ аппаратѣ телеграммы; къ нимъ приложены были деньги на ихъ отправку.



Внутренній видъ каюты-гостинной аэроплана „Илья Муромецъ“. 1914 г.

Подобный способъ отправки телеграммъ практиковался и въ дальнѣйшемъ полетѣ, причемъ всѣ телеграммы оказались своевременно доставленными по назначенію.

При спускѣ въ Оршѣ „Илья Муромецъ“ попалъ въ полосу воздушныхъ теченій и вихрей, такъ какъ было уже около

9 часовъ утра и день былъ очень душный и жаркій. „Муромца“ сильно бросало во всѣ стороны, что впрочемъ, не помѣшало ему благополучно спуститься на землю, послѣ $8^1/_2$ часового пребыванія въ воздухѣ.

Конечно, прилетъ „Ильи Муромца“ привлекъ много народа, съ любопытствомъ разглядывавшаго громадную, невиданную машину. Экипажу корабля приходилось давать объясненія, хотя нужно было торопиться съ наполненіемъ баковъ 65-ю пудами бензина, что требовало много времени, такъ какъ перекачиваніе бензина происходило безъ всякихъ приспособленій черезъ небольшія отверстія баковъ.

И. И. Сикорскому съ трудомъ удалось ускользнуть, чтобы осмотрѣть и измѣрить поле, съ котораго нужно было взлетать. Поле это представляло собою узкую, шаговъ 50 шириною и 400 длиною полосу съ уклономъ ведшимъ къ крутому, обрывистому берегу Днѣпра. Для разбѣга пришлось выбрать именно это направленіе, несмотря на то, что вѣтеръ былъ сзади, что нѣсколько удлиняло разбѣгъ.

Погрузка бензина, перетаскиваніе аппарата заняли около двухъ часовъ времени. Солнце стояло уже высоко, было очень душно и жарко. Предстояло летѣть надъ мѣстностью съ разнообразной поверхностью (лѣса и озера), гдѣ можно было ожидать въ эту пору дня сильныя воздушныя теченія, что для перегруженнаго бензиномъ аппарата было не безопасно; тѣмъ не менѣе рѣшено было продолжать полетъ.

„Илья Муромецъ“ оторвался отъ земли, когда подъ колесами его шасси уже былъ обрывъ.

Перелетѣвъ на небольшой высотѣ Днѣпръ, а затѣмъ пролетѣвъ надъ крышами домовъ предмѣстья, „Муромецъ“ сдѣлалъ кругъ и сталъ забирать высоту. На высотѣ 150 метровъ аппаратъ начало сильно бросать; провалы, или такъ называемыя воздушныя ямы, были до 50 метровъ глубиной, что сильно затрудняло подъемъ и давало много работы пилоту.

Минутъ черезъ 15 отъ начала полета, къ И. И. Сикорскому, бывшему за рулемъ, подбѣжалъ испуганный механикъ, показывая на ближайшій лѣвый моторъ: за шумомъ моторовъ разговаривать было трудно. Оказалось, что лопнула подающая бензинъ въ моторъ трубка; моторъ остановился, а пролившійся на крыло бензинъ воспламенился и пожаръ принялъ сразу довольно большіе размѣры. Лейтенантъ Лавровъ и механикъ Па-

насюкъ вылѣзли съ огнетушителями на крыло и не безъ труда потушили пожаръ, тушенію котораго мѣшала сильная качка*).

Рѣшено было спуститься. Пролетѣвъ на трехъ моторахъ нѣкоторое разстояніе и выбравъ подходящее для спуска мѣсто, благополучно сѣли на землю. Осмотръ выяснилъ, что особыхъ поврежденій у аппарата нѣтъ. Бензинопроводъ былъ исправленъ, однако вылетать было уже поздно, такъ какъ достигнуть Кіева до наступленія темноты было невозможно. Пришлось отложить полетъ до утра. На ночлегъ расположились въ каютѣ „Муромца". Ночью пошелъ дождь, прекратившійся къ утру, но погода была пасмурная. Около четырехъ часовъ утра поднялись на воздухъ. Надъ Шкловомъ пролетѣли на высотѣ 500 метровъ, но изъ-за тумана городъ былъ плохо видѣнъ.

Вскорѣ „Илья Муромецъ" вошелъ въ полосу сплошныхъ облаковъ. Качка, вначалѣ небольшая, дѣлалась все сильнѣе и сильнѣе, что очень затрудняло управленіе аппаратомъ. Шли по компасу. Вскорѣ пошелъ сильный дождь и по переднему стеклу аппарата полились потоки воды; стало такъ темно, что концы крыльевъ „Муромца" были плохо видны. Послѣ небольшого затишья въ качкѣ, „Илья Муромецъ" внезапно рѣзко наклонился на лѣвую сторону, затѣмъ впередъ и началъ стремительно падать. Движенія рулями не помогали; въ нѣсколько секундъ аппаратъ снизился на 200 метровъ, затѣмъ выравнялся и продолжалъ ровно идти среди густыхъ, сплошныхъ облаковъ.

Во время этого паденія было замѣчено, что картушка компаса сдѣлала два или три полныхъ оборота: повидимому, „Илья Муромецъ" летѣлъ въ грозовыхъ тучахъ, электричество которыхъ повліяло на магнитную стрѣлку. Послѣ того, какъ компасъ установился, а экипажъ оправился отъ пережитыхъ сильныхъ ощущеній, замѣтили, что „Муромецъ" летитъ не на югъ, а на востокъ. Рѣшено было спуститься подъ облака, чтобы опредѣлить мѣстонахожденіе воздушнаго корабля. Землю увидѣли на высотѣ 400 метровъ, но изъ-за дождя опредѣлить мѣсто, надъ которымъ пролеталъ „Муромецъ", не удавалось, поэтому повернули на западъ въ надеждѣ достигнуть Днѣпра

---

*) Императорское Русское Пожарное Общество избрало за этотъ подвигъ экипажъ воздушнаго корабля своими членами выдавъ знаки О—ва: золотые: И. И. Сикорскому и лейт. Г. И. Лаврову и серебряный — В. С. Панасюку.

и по нему оріентироваться. Летѣли на той же высотѣ, подъ самыми облаками; сильно качало, но все же меньше, чѣмъ въ облакахъ. Пролетѣвъ верстъ десять, дѣйствительно увидѣли Днѣпръ и легко опредѣлили по картѣ мѣстонахожденія „Муромца". Это было южнѣе Рогачева, верстахъ въ 250 отъ Кіева.

Чтобы избѣжать дождя и качки рѣшили пробиться наверхъ черезъ облака, тѣмъ болѣе, что „Илья Муромецъ", израсходовавъ около 20 пудовъ бензина, шелъ вверхъ значительно лучше. Снова сдѣлалось темно и началась сильная качка. На 1000 метр. дождь прекратился, а на высотѣ 1500 метровъ „Муромецъ" вышелъ изъ облаковъ: ярко свѣтило солнце, было совершенно тихо и „Илья Муромецъ" спокойно летѣлъ метрахъ въ 200-хъ надъ необозримымъ моремъ ослѣпительно бѣлыхъ облаковъ самой причудливой формы, по которымъ скользила его громадная тѣнь.



„Илья Муромецъ" въ полетѣ.

Такъ летѣли на высотѣ 1700 метровъ втеченіе двухъ часовъ. По заключенію лейтенанта Лаврова, „Илья Муромецъ" долженъ былъ находиться верстахъ въ десяти отъ Кіева. Стали снижаться, пробиваясь черезъ облака; снова началась качка. На высотѣ 600 метровъ „Илья Муромецъ" вышелъ изъ облаковъ, подъ нимъ былъ Днѣпръ, впереди виднѣлся Цѣнной мостъ, а справа золотые купола Кіево-Печерской Лавры. Черезъ нѣсколько минутъ „Илья Муромецъ" спустился на полѣ Кіевскаго Общества Воздухоплавателей (Куреневскій аэродромъ), благополучно завершивъ свой первый дальній полетъ, въ ко-

торомъ молодымъ и смѣлымъ летчикамъ пришлось пережить не мало трудныхъ минутъ и опасностей.

Тотъ энтузіазмъ, съ которымъ встрѣтили своего земляка И. И. Сикорскаго кіевляне, главнымъ образомъ, молодежь и то вниманіе, которымъ пользовался „Илья Муромецъ“ во время его пребыванія въ Кіевѣ, заставили И. И. Сикорскаго и его спутниковъ забыть эти тяжелыя минуты.

Кіевская Городская Дума избрала И. И. Сикорскаго послѣ его прилета изъ Петербурга, почетнымъ гражданиномъ г. Кіева, а Кіевскій Политехническій Институтъ поднесъ ему дипломъ на званіе инженера honoris causa.

Перелетъ этотъ и тѣ испытанія, изъ которыхъ „Илья Муромецъ“ вышелъ побѣдителемъ, еще болѣе убѣдили И. И. Сикорскаго въ преимуществахъ большого, многомоторнаго аппарата передъ малыми. Пожаръ въ воздухѣ на маломъ апппаратѣ вызвалъ бы неминуемую катастрофу.

Пробывъ въ Кіевѣ до конца іюня, „Илья Муромецъ“ на разсвѣтѣ, въ четвертомъ часу утра, 29 іюня поднялся съ кіевскаго аэродрома для обратнаго путешествія въ Петроградъ. Изъ состава экипажа выбылъ шт.-кап. Пруссисъ, принужденный уѣхать изъ Кіева ранѣе, т. к. истекъ срокъ его отпуска.

Въ восьмомъ часу утра пролетали надъ Могилевымъ. Погода была настолько ясная, что на рединѣ разстоянія между Могилевымъ и Оршею, можно было видѣть оба эти города. Летѣли на высотѣ большей 1500 метровъ. Въ 11 часовъ утра „Илья Муромецъ“ благополучно спустился въ Ново-Сокольникахъ, гдѣ былъ заготовленъ бензинъ для дальнѣйшаго полета.

Было очень жарко и душно и на высотѣ 600 метровъ аппаратъ очень сильно бросало.

Наполненіе баковъ на этотъ разъ было закончено втеченіе получаса, такъ какъ бензинъ подавался туда подъ давленіемъ сжатаго воздуха.

Несмотря на то, что „Ильѣ Муромцу“, нагруженному бензиномъ, трудно было забирать высоту и бороться съ воздушными вихрями, особенно сильными въ это время дня, а также несмотря на то, что за Ново-Сокольниками сплошной полосой горѣли лѣса и торфяники, рѣшено было продолжить полетъ чтобы совершить путь отъ Кіева до Петрограда въ возможно болѣе короткое время.

Уже въ самомъ началѣ полета аппаратъ сильно бросало и когда онъ былъ на высотѣ лишь 200 метровъ послѣдовалъ рѣзкій толчокъ съ стремительнымъ паденіемъ внизъ на 100 метровъ, такъ что пришлось выбросить изъ аппарата нѣсколько бидоновъ съ запасной водой и масломъ. Эти воздушныя ямы сильно затрудняли подъемъ нагруженнаго „Муромца", и послѣдній вынужденъ былъ летѣть въ самомъ неспокойномъ слоѣ воздуха, на высотѣ между 200-ми и 500 метрами отъ поверхности земли.

Черезъ часъ полета стали входитъ въ полосу лѣсныхъ пожаровъ. Было очень жарко и чувствовался запахъ дыма. Шли на высотѣ 700 метровъ, такъ какъ изъ-за воздушныхъ ямъ, набирать высоту удавалось лишь съ большимъ трудомъ. Приблизительно на срединѣ разстоянія между Ново-Сокольниками и Петроградомъ, „Илья Муромецъ" неожидано скользнулъ на лѣвое крыло, перешелъ на носъ и началъ стремительно падать. Кресла и все, что въ каютѣ не было привязано сорвалось со своихъ мѣстъ и скатилось къ лѣвой стѣнкѣ аппарата. И. И. Сикорскій, отдыхавшій въ это время въ каютѣ — гостинной, съ трудомъ пробрался къ пилотскому креслу. Несмотря на положенные да отказа рули, аппаратъ продолжалъ падать. Внизу было довольно большое озеро съ покрытыми лѣсомъ берегами. Альтиметръ показывалъ уже 250 метровъ, когда „Муромецъ" наконецъ выравнялся. По всей вѣроятности, холодная вода озера, окруженнаго лѣсами нагрѣтыми солнцемъ и пожарами была причиной образованія огромной, почти въ 500 метровъ глубиною воздушной ямы надъ озеромъ, въ которую попалъ „Илья Муромецъ" На небольшой высотѣ надъ озеромъ воздухъ былъ спокойнѣй, это и дало возможность „Муромцу" выравняться; несмотря на то, что паденіе переходило уже въ штопоръ. Выйдя такъ счастливо изъ этой опасности „Илья Муромецъ" сравнительно легко поднялся на высоту 1000 метровъ и очутился въ совершено спокойной полосѣ воздуха, давшей пилотамъ возможность передохнуть и оправиться отъ пережитыхъ сильныхъ, но мало пріятныхъ ощущеній. Около пяти часовъ дня прошли надъ Павловскомъ и Царскимъ Селомъ, а черезъ нѣсколько минутъ „Илья Муромецъ", пролетѣвъ надъ Московскою заставою и Обводнымъ каналомъ и сдѣлавъ большой кругъ надъ Петроградомъ опустился на Корпусномъ аэродромѣ, совершивъ свой путь изъ Кіева въ Петроградъ въ 13 часовъ.

Этотъ перелетъ представлялъ собою міровой рекордъ, а потому онъ, конечно, не могъ остаться незамѣченнымъ не только у насъ въ Россіи, но и заграницей.

Государь Императоръ, снова оказалъ И. И. Сикорскому свое вниманіе, посѣтивъ лично „Илью Муромца" и милостиво бесѣдуя съ экипажемъ этого воздушнаго корабля. И. И. Сикорскій былъ награжденъ орденомъ Владиміра 4-ой степени, по тому времени отличіемъ очень высокимъ. Этимъ орденомъ И. И. Сикорскій, по натурѣ своей очень скромный, чуждый выставленія на показъ своихъ заслугъ, очень дорожилъ и всегда носилъ его на себѣ. По настоянію правыхъ членовъ Государственной Думы, послѣдняя постановила выдать И. И. Сикорскому сто тысячъ рублей на дальнѣйшія работы по усовершенствованію его большихъ аэроплановъ. Чтобы не мѣшать плодотворной работѣ въ этомъ направленіи, И. И. Сикорскій, по высочайшему повелѣнію, былъ освобожденъ отъ отбыванія воинской повинности, тѣмъ болѣе что его „Илья Муромецъ"



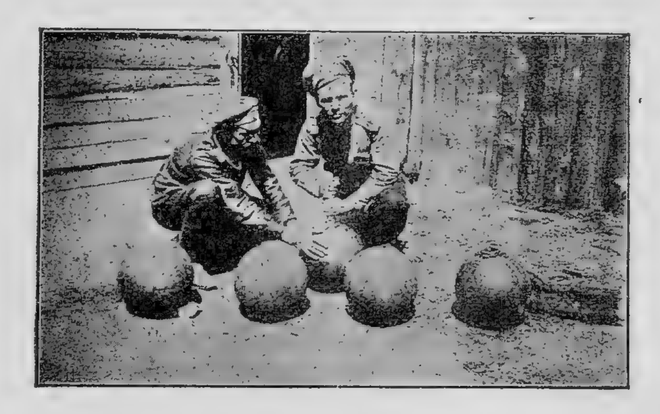
Воздушный Корабль „Илья Муромецъ" (типъ Б)
видъ сбоку, м. Яблонна. Январь 1915 г.

хотя и не числился въ то время въ военной авіаціи, но принималъ участіе напр. въ маневрахъ войскъ. Въ началѣ іюля 1914 года, т. е. вскорѣ послѣ возвращенія своего изъ Кіева, „Илья Муромецъ", получившій названіе „Кіевскаго", принялъ участіе въ большомъ Высочайшемъ смотрѣ войскъ въ Красномъ Селѣ по случаю пріѣзда въ Россію Президента Французской Республики Р. Пуанкаре. Этотъ русскій воздушный богатырь стоявшій на правомъ флангѣ авіаціонныхъ частей привлекъ, особое вниманіе французскаго Президента, совершавшаго объѣздъ войскъ съ Государемъ Императоромъ. Бывшіе на этомъ

смотру летчики говорили, что Р. Пуанкаре, сидѣвшій въ коляскѣ съ Государыней Императрицей, не только не спускалъ глазъ съ „Ильи Муромца“, поровнявшись съ нимъ, но миновавъ его, оглянулся, чтобы разглядѣть получше эту диковинную, невиданную имъ до того времени, громадную русскую машину.

Несмотря на то, что „Муромецъ“ обратилъ на себя вниманіе и казалось всколыхнулъ даже стоячую воду въ обывательскомъ болотѣ, широкіе слои русскаго общества остались безучастными и не проявили ничѣмъ осязательнымъ и существеннымъ своего сочувствія дѣлу И. И. Сикорскаго, вполнѣ самобытному и носившему ярко національный характеръ не по одному только названію. Немногіе задумались надъ тѣмъ, что воздушный корабль Сикорскаго не только первый русскій, но и первый въ мірѣ большой, многомоторный самолетъ, знаменовалъ собою начало новой эры въ авіаціи, что развитіе воздушнаго транспорта при помощи такихъ большихъ аэроплановъ, сулило Россіи, странѣ съ необозримыми границами, безконечными равнинами и слабо развитыми путями сообщеній — неисчислимыя выгоды. Не было сдѣлано серьезныхъ шаговъ къ тому, чтобы организовать большое русское предпріятіе, собрать внутри страны крупныя средства на открытіе спеціальнаго завода для постройки аэроплановъ Сикорскаго и моторовъ къ нимъ. Въ этомъ сказалось существенное различіе между нами русскими, преклонявшимися передъ „заграницей“ и иностранцами. Вспомнимъ, какъ отнеслись нѣмцы къ создавшему громадный управляемый аэростатъ, названный по его имени, — графу Цеппелину. Когда первый „Цеппелинъ“, построенный въ 1900 году, погибъ вслѣдствіе своихъ конструктивныхъ недостатковъ, немедленно были собраны средства на постройку не одного, а нѣсколькихъ такихъ дирижаблей, стоившихъ очень дорого. Замѣчательно, что вначалѣ кайзеръ Вильгельмъ и высшіе правительсвенные круги Германіи смотрѣли на графа Цеппелина какъ на фантазера и сумасброда, однако помощь широкихъ слоевъ германскаго народа дала возможность этому „фантазеру“ усовершенствовать свое изобрѣтеніе и построить къ началу войны цѣлыя эскадрильи этихъ дирижаблей. „Цеппелины“ не вполнѣ оправдали тѣ ожиданія, которыя возлагались на нихъ въ Германіи во время войны. Они оказались легко уязвимыми для артиллерійскаго огня, непригодными поэтому не только для

сухопутныхъ развѣдокъ въ тылу непріятеля, но и вообще для дневныхъ полетовъ. Изъ бывшихъ у нѣмцевъ во время войны 78 дирижаблей погибло 52*), и тѣмъ не менѣе благодаря широкой постановкѣ дѣла, основанной на поддержкѣ патріотически настроеннаго народа, эти воздушныя чудовища достигли высокой степени совершенства въ техническомъ смыслѣ, а практически причинили не мало бѣдъ, правда больше мирному населенію, во время своихъ ночныхъ налетовъ на Лондонъ, Парижъ и другіе крупные жизненные центры своихъ враговъ. О томъ „моральномъ" дѣйствіи, которое производили Цеппе-



Сброшенныя съ „Цепеллина" въ крѣпость Осовецъ и неразорвавшіяся бомбы вѣсомъ по 64 килограма (4 пуда) каждая. Разряжаетъ бомбу артил. офиц. Возд. Корабля „Илья Муромецъ V" шт.-кап. Журавченко. 1915 г.

лины, вѣроятно помнятъ до сихъ поръ тѣ, кто имѣлъ случай видѣть ихъ надъ Варшавой, Бѣлостокомъ**), Осовцемъ, Двинскомъ, Ригой и другими мѣстами нашей прифронтовой полосы.

После войны нѣмцы сжатые въ тискахъ репарацій не от-

*) Въ томъ числѣ: сбито непріятелемъ 26; 14 погибло отъ бури и 12 отъ взрывовъ. На русскомъ фронтѣ было сбито нѣсколько нѣмецкихъ дирижаблей въ томъ числѣ; одинъ подъ Либавой (огнемъ пограничной стражи). Въ августѣ 1915 года былъ сбитъ огнемъ Усть-Двинской крѣп. артиллеріи дирижабль L. V; кромѣ того, 4 мая 1916 года былъ сбитъ нашей артиллеріей дирижабль L. VII.

**) Во время очищенія нашими войсками Варшавскаго раіона, лѣтомъ (конецъ іюля 1916 г.) бомбами сброшенными съ Цеппелина на ст. Бѣлостокъ, произведенъ былъ пожаръ и взрывъ поѣзда со снарядами, сопровождавшіеся большой паникой.

казались отъ постройки Цеппелиновъ и 2 октября 1924 года дирижабль Z. R. 3*) безъ труда перелетѣлъ изъ Берлина въ Нью-Iоркъ (точнѣе изъ Фридрихсгавена въ Lakehurst). Второй еще большiй дирижабль: L. Z. 127, получившiй названiе „Графъ Цеппелинъ“ совершилъ 11—14 окт. 1928 года перелетъ изъ Берлина въ Нью-Iоркъ несмотря на чрезвычайныя трудности въ пути**). Приведеннаго достаточно, чтобы ясно представить себѣ, что можетъ сдѣлать дружная и настойчивая работа нацiи. Невольно при этомъ приходитъ на память афоризмъ: „Мухи могли бы сдвинуть человѣка, если бы дѣйствовали единодушно“... Остается лишь пожалѣть, что мы русскiе, благоговѣвшiе передъ всѣмъ иноземнымъ, порою рабски копировавшiе „заграницу“ и не обращавшiе вниманiя на свое хорошее русское, не позаимствовали отъ нѣмцевъ главнаго: безпредѣльной любви къ своему отечеству, взаимной поддержки, системы въ работѣ и того добросовѣстнаго къ ней отношенiя, которое не отдѣляетъ мелочей отъ главной сути дѣла.

Пассивности русскаго общества, проявленной въ отношенiи къ „Ильѣ Муромцу“ Сикорскаго, можно противопоставить ту

---

*) Первый Цеппелинъ L. Z. I. имѣлъ 130 метр. длины, 11,70 м. въ дiаметрѣ и объемъ 12.000 куб. метровъ.

Цеппелинъ Z. R. 3 — перелетѣвшiй Океанъ и прiобрѣтенный правительствомъ Сѣв. Амер. Соед. Шт. (получилъ названiе Los—Angelos) имѣлъ 220 м. длины, 22 метра въ дiаметрѣ и объемъ 70.000 куб. метровъ.

**) Въ обратный путь дирижабль: „Графъ Цеппелинъ“ вылетѣлъ 29 окт. 1928 г. Разстоянiе отъ Нью-Iорка до Фридрихсгавена онъ пролетѣлъ въ 50 съ лишнимъ часовъ. Этотъ дирижабль имѣлъ длину 236,60 метра, дiаметръ — 30,5 метр. и объемъ — 105.000 куб. метр. Приводился въ движенiе пятью моторами, по 550 лош. силъ каждый. Скорость до 128 килом. въ часъ. Онъ могъ нести 15.000 кило полезнаго груза. Радiусъ дѣйствiя до 16.000 километровъ.

Въ полетѣ изъ Фридрихсгавена въ Нью-Iоркъ онъ имѣлъ на себѣ 58 человѣкъ (40 чел. экипажа и 18 пассажировъ) и 600 килогрм. почты (62.000 писемъ). Пробылъ въ воздухѣ 112 часовъ. Въ полетѣ сильнымъ порывомъ вѣтра у него повредило руль. Въ августѣ 1929 г. этотъ самый дирижабль нѣсколько передѣланный, совершилъ перелетъ изъ Фридрихсгафена въ Токiо покрывъ разстоянiе около 12.000 километровъ въ 104 часа. Изъ Токiо „Графъ Цеппелинъ“ продолжилъ свой путь въ Лосъ-Ангелосъ гдѣ спустился благополучно 26 авг. 1929 г. въ 2 ч. 40 мин. утра. Разстоянiе около 4000 килом. онъ пролетѣлъ въ 48 час. 35 мин. Полетъ вокругъ свѣта продолжался 21 день 5 ч., причемъ Гр. Цеппелинъ пролетѣлъ 34.500 километровъ, пробывъ въ воздухѣ — 11 дней, 22 часа, 11 минутъ.

кипучую дѣятельность и самопожертвованіе, которыя проявляла часть интеллигентнаго русскаго общества въ подготовкѣ россійскаго государства къ развалу.

Само собою разумѣется, эти русскіе люди не считали нужнымъ поддерживать „Муромцевъ", хотя бы потому, что ихъ поддерживало ненавистное имъ „императорское" правительство. Громадное же большинство русскихъ людей считало, что не ихъ дѣло думать о поддержкѣ изобрѣтенія И. И. Сикорскаго. Мало ли строятъ всякихъ аэроплановъ? Надъ тѣмъ, какъ поддержать это русское дѣло, нужно было еще подумать, а это вѣдь отвлекало отъ игры въ бриджъ, винтъ, преферансъ и другихъ подобныхъ тому серьезныхъ занятій, сдѣлавшихся нашимъ бытовымъ явленіемъ.

Возможно, что если бы И. И. Сикорскій избралъ цѣлью своего полета не Кіевъ, а Москву, гдѣ ему слѣдовало поклониться тамошнимъ золотымъ тельцамъ, то московскіе меценаты, поливавшіе въ свое время шампанскимъ дорожки въ саду у Шарля Омона, „чтобы не пылило", или жертвовавшіе въ 1905 году „милліонъ на революцію" и сдѣлали бы что-либо на удивленіе Европы. Но шумъ моторовъ „Муромца", летѣвшаго изъ бюрократическаго Санктъ-Петербурга въ Кіевъ, не достигъ Москвы и постройка „Муромцевъ" продолжалась въ маленькомъ петроградскомъ аэропланномъ отдѣленіи (вѣрнѣе мастерской) Русско-Балтійскаго завода въ Ригѣ.

Нужно принять, однако, во вниманіе, что перелетъ Сикорскаго происходилъ въ то время, когда послѣ убійства 15/28 іюня въ Сараевѣ австрійскаго эрцъ-герцога Франца-Фердинанда, не только надъ Балканскимъ полуостровомъ, но и надъ всей Европой нависли грозовыя тучи, разразившіяся безпримѣрной въ исторіи войной, перевернувшей все вверхъ дномъ.

Съ другой стороны, именно въ это тревожное время и необходима была широкая общественная поддержка и хорошо продуманная организація дѣла постройки аэроплановъ Сикорскаго „Илья Муромецъ".

Изъ послѣдующаго можно будетъ видѣть, какую пользу принесли „Муромцы" нашимъ войскамъ въ 1915 году. Примись мы своевременно и энергично за дѣло, мы, быть можетъ, избавили бы Россію отъ гибели двухъ съ половиною корпусовъ арміи Самсонова и связаннаго съ этимъ нашимъ пораженіемъ впечатлѣнія какой-то особенной мощи германскихъ войскъ. Это

пораженіе, какъ извѣстно, вызвало поспѣшное отступленіе нашихъ войскъ изъ Восточной Пруссіи, значительно повліяло на дальнѣйшій ходъ военныхъ операцій и повело за собою кровопролитнѣйшіе бои подъ Лодзью, Варшавой, Ивангородомъ, въ которыхъ погибли лучшіе корпуса нашей арміи.

ГЛАВА III.

Начало войны. Приспособливаніе „Муромцевъ" для военныхъ цѣлей. Формированіе отрядовъ аэроплановъ: „Илья Муромецъ". Отношеніе къ „Муромцамъ" военныхъ летчиковъ. Выступленіе отрядовъ въ Дѣйствующую Армію. Первоначальная бездѣятельность этихъ отрядовъ.

Къ моменту объявленія войны, т. е. къ срединѣ іюля 1914 года имѣлось готовыми лишь два аэроплана „Илья Муромецъ". Заказанные военнымъ вѣдомствомъ „Муромцы" строились Русско-Балтійскимъ заводомъ или вѣрнѣе его аэропланнымъ отдѣленіемъ—мастерской въ Петроградѣ (заводъ находился въ Ригѣ). Заказанные въ Германіи для этихъ аэроплановъ моторы „Argus" получены не были и ихъ пришлось замѣнить французскими моторами „Salmson", къ сожалѣнію, оказавшимися менѣе пригодными для „Муромцевъ", чѣмъ моторы „Argus". Эти французскіе моторы много способствовали тому, что отношеніе къ „Муромцамъ" летчиковъ, ранѣе встрѣтившихъ „Муромца", какъ русскій аппаратъ, сочувственно, рѣзко измѣнилось и увеличило ряды противниковъ большихъ многомоторныхъ аппаратовъ.

Имѣвшихся „Муромцевъ" стали вооружать и приспособлять для военныхъ цѣлей.

Казалось бы, что прежде чѣмъ приступить къ этому, нужно было дать себѣ ясный отчетъ въ томъ, какія требованія можно было предъявлять къ аэропланамъ такого типа, что могутъ выполнить „Муромцы" въ боевой обстановкѣ, учесть всѣ ихъ достоинства и недостатки, а также принять во вниманіе степень подготовки ихъ команднаго состава. Къ сожалѣнію, повидимому, сдѣлано этого не было, по крайней мѣрѣ такъ, какъ того требовала серьезная постановка этого вопроса. Въ этомъ, впрочемъ, нѣтъ ничего удивительнаго, такъ какъ въ очень еще молодой тогда авіаціи, не были достаточно разработаны и выяснены многіе вопросы. Такъ считавшаяся до войны достаточной для аэроплана боевая высота въ 1000 и даже 800

метровъ, уже въ самомъ началѣ войны оказалось слишкомъ опасной.

Въ декабрѣ 1914 года боевой высотой считали 1700 метровъ, а въ началѣ 1915 года — высоту около 3000 метровъ. О воздушныхъ бояхъ въ то время мало думали, и обычно аэропланы противниковъ, при встрѣчахъ съ нашими, мирно расходились каждый въ свою сторону. Лишь такіе летчики, какъ шт.-кап. Нестеровъ искали встрѣчъ съ непріятелемъ и, какъ извѣстно, этотъ доблестный летчикъ погибъ, сбивши вражескій аэропланъ потаранивши послѣдній. О дѣйствіи противоаэропланной артиллеріи имѣли тогда также довольно смутныя представленія.

Естественнымъ слѣдствіемъ такой неразработанности вопросовъ боевой авіаціи было то, что „Муромца" заковали въ



Трехдюймовая пушка предназначавшаяся для установки на возд. корабль „Илья Муромецъ V". Около нея артиллерійскій офицеръ в. к. „И М. V", шт.-кап. А. М. Журавченко. Яблонна 1915 г.

стальную броню и установили на немъ 37-миллиметровую пушку Гочкиса „для стрѣльбы по Цепеллинамъ". Стрѣлять, а еще болѣе попадать, изъ этой пушки въ цѣль во время полета оказалось дѣломъ не совсѣмъ простымъ.

Можно еще упомянуть о попыткѣ, сдѣланной нѣсколько позднѣе, а именно въ началѣ 1915 года, установить на „Ильѣ Муромцѣ" трехдюймовую пушку. Это орудіе вѣсило $6^1/_2$ пудовъ (104 килограмма) и представляло довольно оригинальное и остроумное сооруженіе. Оно помѣщалось на очень легкой

установкѣ, не имѣя компрессора, для уничтоженія отдачи это орудіе стрѣляло двумя снарядами сразу въ діаметрально противоположномъ направленіи. Заряжалось однимъ общимъ патрономъ. Изобрѣлъ эту пушку молодой русскій артиллеристъ.

До чего доходила тогда неосвѣдомленность въ вопросахъ боевой авіаціи, показываетъ присылка Путиловскимъ заводомъ для испытанія настоящихъ рыцарскихъ доспѣховъ изъ прекрасной, хорошо закаленной двухмиллиметровой стали. Закованный въ эти доспѣхи летчикъ могъ двигаться въ нихъ лишь съ большимъ трудомъ. Само собою разумѣется, отъ всего этого вскорѣ отказались и какъ орудія съ „Муромца" такъ и эти доспѣхи загромождали лишь складъ того сравнительно небольшого имущества, которымъ располагали сформированные для



„Илья Муромецъ" (типъ Б) на поплавкахъ. Два среднихъ мотора: „Salmson". Іюнь 1914 г.

боевой работы отряды аэроплановъ „Илья Муромецъ". Кромѣ того изъ „Муромца" хотѣли сдѣлать универсальный боевой аппаратъ, а потому превратили его въ гидропланъ, поставивши его на поплавки.

Нужно сказать, что и здѣсь „Муромецъ" въ мирной обстановкѣ далъ хорошіе результаты, но разница между мирными полетами и боевой работой оказалась очень значительной. Поставленный на поплавки „Илья Муромецъ" былъ отправленъ на островъ Эзель, подъ командой морского летчика, лейтенанта Г. И. Лаврова, и сдѣлалъ тамъ нѣсколько полетовъ, не могшихъ имѣть большого боевого значенія. На все это было по-

трачено не мало времени и труда, но какъ уже было сказано, отъ такихъ новшествъ пришлось вскорѣ отказаться.

Однимъ изъ главныхъ вопросовъ, которые необходимо было рѣшить немедленно, была подготовка летчиковъ къ управленію „Муромцемъ". На практикѣ оказалось, что управленіе малымъ одномоторнымъ аппаратомъ и управленіе громоздкимъ, въ 300 пудовъ вѣса, четырехмоторнымъ „Муромцемъ" не совсѣмъ одно и тоже. На должности командировъ будущихъ боевыхъ „Муромцевъ" намѣчались главнымъ образомъ офицеры—инструкторы Гатчинской авіаціонной Школы. Обучать, или вѣрнѣе переучивать ихъ, пришлось тому же И. И. Сикорскому, у котораго было и безъ того много работы по конструированію и постройкѣ его аэроплановъ.

Такимъ образомъ, эти офицеры, которые имѣли уже большой опытъ въ полетахъ на малыхъ аппаратахъ и которые не безъ основанія могли считать себя цвѣтомъ тогдашней русской авіаціи и людьми достаточно авторитетными въ авіаціонныхъ вопросахъ, изъ инструкторовъ-учителей превратились въ учениковъ „штатскаго" пилота, что, конечно, едва ли было пріятно ихъ самолюбію.

Летчики того времени, надо сказать, были очень избалованы тѣмъ вниманіемъ, которое имъ тогда оказывалось. Да простятъ они такое сравненіе, но во многомъ они напоминали современныхъ „любимцевъ — публики" — кинематографическихъ знаменитостей. И вотъ этимъ офицерамъ привыкшимъ къ эффектнымъ виражамъ и фигурнымъ полетамъ, нужно было перейти къ скучнымъ учебнымъ взлетамъ и посадкамъ на „тяжеловозѣ" — „Ильѣ — Муромцѣ". Трудно было ожидать отъ большинства изъ нихъ особаго рвенія къ такимъ полетамъ; естественно, что неизбѣжныя во всякомъ новомъ дѣлѣ неудачи и ошибки, эти будущіе командиры „Муромцевъ" не прочь были свалить, что называется, съ больной головы на здоровую и обвинить во всемъ недостатки „Ильи Муромца", которыхъ этотъ послѣдній не былъ, конечно, лишенъ, какъ и всякій другой аэропланъ.

Къ тому времени, тотъ подъемъ, который былъ вызванъ перелетомъ Сикорскаго изъ Петрограда въ Кіевъ, уже ослабѣлъ. Какъ водится въ такихъ случаяхъ, незамѣчавшіеся ранѣе недочеты у „Муромца", начали привлекать большее вниманіе, чѣмъ вызывавшіе недавно энтузіазмъ его достоинства. Снова

появился туманный, но прекрасный образъ „заграницы“, столь дорогой сердцу тѣхъ спеціалистовъ, ожиданія и предположенія которыхъ такъ коварно обманулъ въ свое время „Русскій Витязь“. Неизбѣжныя при учебныхъ полетахъ неудачи и поломки начали истолковываться, какъ слѣдствіе конструктивныхъ недостатковъ „Ильи Муромца“. Кстати сказать, подъ управленіемъ самого И. И. Сикорскаго, во всѣхъ его многочисленныхъ полетахъ на „Русскомъ Витязѣ“ и „Ильѣ Муромцѣ“ никакихъ серьезныхъ поврежденій аппаратовъ не бывало. Лишь въ октябрѣ 1915 года „Муромецъ“, управляемый И. И. Сикорскимъ при спускѣ „поддѣлъ“ пролетавшаго подъ нимъ „Фармана“ и при посадкѣ подломалъ свое шасси. Впрочемъ, какъ для пилотовъ „Муромца“ и „Фармана“, такъ и для пассажировъ ихъ, случай этотъ окончился вполнѣ благополучно. Вообще нужно сказать, что даже очень серьезныя аваріи на „Муромцѣ“ въ большинствѣ случаевъ обходились для пилота и пассажировъ благополучно.

Однажды, во время учебнаго полета на корпусномъ аэродромѣ „Илья Муромецъ“, по неопытности управлявшаго имъ летчика, налетѣлъ на заборъ; снесши послѣдній, „Муромецъ“ начисто срѣзалъ семьнадцать находившихся за заборомъ березокъ.

Никто изъ находившихся въ каютѣ восьми офицеровъ не пострадалъ серьезно, несмотря на то, что „Муромецъ“ былъ разбитъ въ щепы.

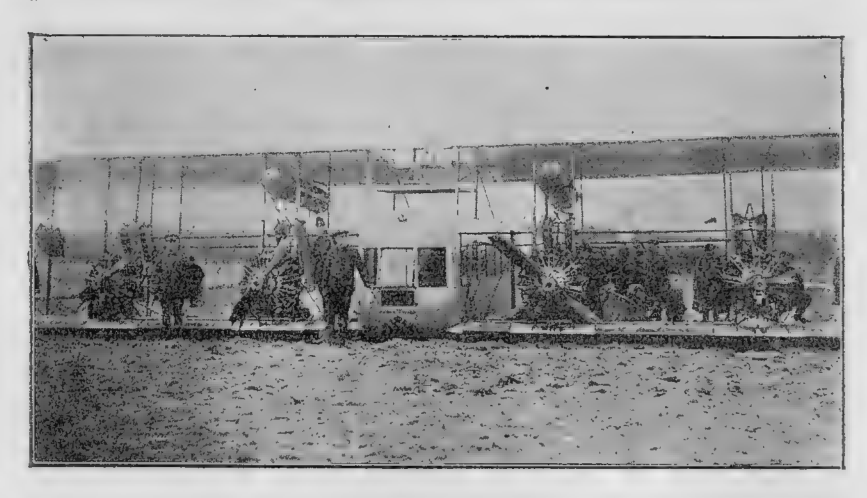
Конечно, подобная аварія послужила поводомъ для противниковъ „Муромца“, чтобы назвать его никуда негоднымъ аппаратомъ и восхвалять достоинства легкихъ аэроплановъ.

Итакъ, какъ было уже сказано, къ тому времени первые, вполнѣ искренніе восторги, съ которыми былъ встрѣченъ „Илья Муромецъ“ послѣ перелета изъ Петрограда въ Кіевъ, поблекли и смѣнились будничной прозой съ ея неизбѣжными мелочами и непріятностями. Затянувшееся формированіе отрядовъ аэроплановъ „Илья Муромецъ“, неудачи съ моторами „Salmson“ въ связи со всѣмъ изложеннымъ выше сдѣлали то, что нѣкоторые молодые, жаждавшіе боевой работы летчики предназначавшіеся на должности командировъ „Муромцевъ“, стали громко заявлять о своемъ недовѣріи къ этому типу аэроплановъ, преимуществахъ малыхъ аппаратовъ передъ послѣдними и перестали посѣщать аэродромъ 1-ой авіаціонной роты, гдѣ были

ангары „Муромцевъ“ т. е. фактически отошли отъ нихъ, перейдя въ легкую авіацію. Въ этомъ, хотя быть можетъ и недостаточно обоснованномъ поступкѣ обвинять этихъ офицеровъ нельзя.

Нѣсколько хуже поступили тѣ летчики, которые оставшись на должностяхъ командировъ рѣзко отзывались о „Муромцахъ“, доходя какъ это у насъ водится, въ своей критикѣ до крайностей.

Достоевскій когда-то сказалъ: „дайте русскому школьнику карту звѣзднаго неба и онъ представитъ вамъ ее назавтра въ исправленномъ видѣ“... Очевидно этого нашего національнаго недостатка не были чужды и будущіе командиры и офицеры „Муромцевъ“, въ большинствѣ еще очень молодые люди.



„Илья Муромецъ“ типъ Б, съ моторами „Salmson“. Неудачная посадка „И. М. V“, 7 янв. 1915 г. Яблонна (близь Варшавы).

Въ то время авіаціонныя части не имѣли еще твердо установившейся и хорошо продуманной организаціи. Организація отрядовъ аэроплановъ „Илья Муромецъ“, къ сформированію которыхъ приступили въ августѣ 1914 года, требовала особаго вниманія и тщательности при ея разраборкѣ.

„Илья Муромецъ“ не походилъ на имѣвшіеся въ арміи малые аппараты, заимствовать что-либо для этой цѣли изъ-заграницы, какъ это любили у насъ дѣлать, было невозможно, такъ какъ тамъ не только не имѣлось подобныхъ аппаратовъ, но отношеніе къ нимъ было вполнѣ отрицательное, а вдоба-

вокъ ко всему этому, всѣ въ то время были перегружены работой, поэтому въ формированіи отрядовъ аэроплановъ „Илья Муромецъ“ и составленіи ихъ штатовъ ясно замѣтна была импровизація*). Какъ уже было упомянуто, въ то время не совсѣмъ ясно представляли, какая работа предстоитъ „Муромцамъ“ на фронтѣ.

Предполагалось кромѣ борьбы съ Цепеллинами использовать „Муромцевъ“ для наступательныхъ дѣйствій противъ непріятельскихъ крѣпостей(?!). Насколько туманны были въ этомъ отношеніи представленія о задачахъ, которыя можно возлагать на авіацію и въ частности на „Муромцевъ“ показываетъ слѣдующій случай, имѣвшій мѣсто значительно позднѣе, въ 1915 году. Начальникъ Штаба одной изъ армій предложилъ капитану Г. Г. Горшкову, бывшему тогда Командиромъ „Ильи Муромца Кіевскаго“, спуститься на германскомъ аэродромѣ, въ м. Санникахъ, разогнать пулеметнымъ огнемъ охрану, сжечь непріятельскіе аэропланы и ихъ ангары... За такой подвигъ капитану Горшкову былъ обѣщанъ орденъ Георгія 4 степени. На это предложеніе капитанъ Горшковъ не безъ остроумія отвѣтилъ, что онъ полетитъ за этимъ георгіевскимъ крестомъ, но не прежде, чѣмъ кто-нибудь положитъ на германскомъ аэродромѣ этотъ орденъ.

Принявъ во вниманіе сказанное, станетъ яснымъ, почему при разработкѣ штатовъ отрядовъ аэроплановъ „Илья Муромецъ“ были допущены такіе пробѣлы, какъ напр. отсутствіе спеціальнаго парка и центральной починочной мастерской, безъ которыхъ едва ли возможно была сколько-нибудь планомѣрная дѣятельность этихъ отрядовъ. Организація технической, хозяйственной и санитарной частей этихъ отрядовъ была, какъ было принято выражаться: „военнаго времени“. По штатамъ въ каждомъ отрядѣ имѣлись: командиръ, его помощникъ, артиллерійскій офицеръ, младшій офицеръ, исполнявшій обязанности адъютанта, механикъ и сорокъ нижнихъ чиновъ. На отрядъ полагалось: по четыре легковыхъ автомобиля, въ томъ числѣ по два русско-балтійскихъ, приспособленныхъ для перевозки раненыхъ и по два грузовыхъ автомобиля. Въ нѣкоторыхъ отря-

*) Формированіе отрядовъ производилось подъ общимъ руководствомъ Нач. Гатч. Авіац. Школы, Полк. Ульянина, выдающагося летчика, хотя и имѣвшаго къ Муромцамъ довольно отдаленное отношеніе и перегруженнаго своей работой.

дахъ имѣлись по пять легковыхъ автомобилей. Создавалось впечатлѣніе, что составители штатовъ заботились главнымъ образомъ о томъ, чтобы на каждаго офицера отряда пришлось бы, по крайней мѣрѣ, по одному легковому автомобилю. Нужно еще добавить, что командиры отрядовъ, будучи прекрасными



Офицеры отрядовъ аэроплановъ „Илья Муромецъ" передъ отправленіемъ въ Дѣйствующую Армію.

1. Шт.-кап. В. А. Ивановъ (арт. офиц. „И. М. VI). 2. В. л., шт.-кап. Б. Н, Фирсовъ (командиръ „И. М. VI"). 3. В. л., капит. Г. Г. Горшковъ (команд. „И. М. Кіевскаго). 4. В. л., полк. Ульянинъ (нач. Гатчинской авіац. школы). 5. В. л., пор. А. В. Констенчикъ (пом. ком. „И. М. V"). 6. Пор. Г. В. Алехновичъ (ком. „И. М. V"). 7. В. л., пор. М. П. Спасовъ (пом. ком. „И.М. III"). 8. В. л., шт.-кап. В. М. Бродовичъ (ком. „И. М. III"). 9. В. л., пор. I. С. Башко (пом. ком. „И. М Кіевскаго"). 10. В. л., пор. М В. Смирновъ (пом. ком. „И. М. IV). 11. Чиновн. Кисель (механикъ „И. М V"). 12. Пор. Шестовъ (мл. оф. „И. М. V"). 13. Кап. Некрасовъ (артил. офицеръ).

Петроградъ. Декабрь 1914 г.

летчиками и храбрыми офицерами, не всегда имѣли качества и опытность нужныя командиру отдѣльной, хотя бы и небольшой, части.

При такихъ условіяхъ протекала подготовка „Муромцевъ" къ боевой работѣ. Трудно было ожидать, что при этой подготовкѣ они оправдаютъ тѣ ожиданія и радужныя надежды, которыя возлагались на нихъ, какъ на самобытное, національное и очень серьезное оружіе.

Съ отправкой „Муромцевъ“ въ дѣйствующую армію спѣшили: въ срединѣ сентября одинъ изъ этихъ воздушныхъ кораблей: „Илья Муромецъ I“, однотипный, то что англичане называютъ „Sister-Ship“, съ „Ильею Муромцемъ“, на которомъ Сикорскій совершилъ перелетъ из Петрограда въ Кіевъ и обратно, сочтенъ былъ достаточно готовымъ для боевыхъ полетовъ и отправился, какъ то ему и полагалось, воздушнымъ путемъ въ дѣйствующую армію. Результаты, произведенной на спѣхъ и кое-какъ, отъ котораго не отучила насъ русско-японская война, подготовки, какъ самого воздушнаго корабля, такъ и отряда его обслуживавшаго, не замедлили сказаться тотчасъ же на дѣлѣ. Перелетъ на этомъ воздушномъ кораблѣ изъ Петрограда въ Бѣлостокъ, отстоявшій на 855 верстъ отъ перваго, совершенъ былъ въ 23 дня, въ четыре этапа. „Илья Муромецъ I“ вылетѣлъ съ корпусного аэродрома при небольшомъ встрѣчномъ вѣтрѣ, вскорѣ рѣзко усилившемся и переходившемъ порою въ штормъ, вслѣдствіе чего „И. М. I“ летѣлъ со скоростью 25 верстъ въ часъ. Черезъ шесть часовъ полета, пролетѣвъ всего 180 верстъ „И. М.“ долженъ былъ за израсходованіемъ бензина спуститься, что онъ и сдѣлалъ въ имѣніи г. Тирана въ Лужскомъ уѣздѣ, Петроградской губерніи, подломавъ при посадкѣ шасси.

Въ воздухѣ при перелетѣ изъ Петрограда въ Бѣлостокъ „Илья Муромецъ I“ пробылъ въ общей сложности 13 часовъ 58 минутъ, т. е. приблизительно столько же времени, сколько занялъ у Сикорскаго перелетъ изъ Кіева въ Петроградъ. Не менѣе плачевны были полеты этого воздушнаго корабля въ Бѣлостокѣ, гдѣ по его прибытію туда, штабъ Сѣверо Западнаго фронта потребовалъ отъ него продолжительной развѣдки. Изъ ряда телеграммъ и донесеній командира „Ильи Муромца I“ можно видѣть, что выполнить эту задачу командиру не удалось, такъ какъ, по словамъ этихъ донесеній, этотъ воздушный корабль не могъ подняться на минимальную, по мнѣнію этого летчика боевую высоту. Для того, чтобы видѣть, какъ объяснялъ это самъ командиръ „Ильи Муромца I“, приводимъ выписку изъ его телеграммъ и донесеній объ этомъ Полевому Генералъ Инспектору Авіаціи и Воздухоплаванія (сокращенно по коду „Дидо“).

1) Телеграмма изъ Бѣлостока, 8 октября 1914 года:

„Сегодня 8 октября, въ началѣ полета карбюраторы двухъ моторовъ обмерзли, было 5⁰ мороза. Моторы давали 900 оборотовъ. При спускѣ на мѣстѣ взлета, касаніе съ землей произошло гладко, но при пробѣгѣ по мерзлой землѣ, слабой волнистости, шасси не выдержало: сломано правое шасси и около 20 нервюръ. Починка на три — пять дней. Ходатайствую, если возможно о придачѣ двухъ аппаратовъ нормальнаго типа".

2) Рапортъ командира „Ильи Муромца I", 18 декабря 1914 года, изъ Львова:

„Перелетъ изъ Петрограда въ Бѣлостокъ совершенъ мною втеченіе 23 дней, въ четыре этапа, продолжительностью: 5 час. 31 мин., 3 часа 25 минутъ, 2 часа 57 минутъ и 2 часа 5 мин. На перелетъ 855 верстъ потребовалось 13 час. 58 мин.. Скорость перелетовъ колебалось въ зависимости отъ вѣтра отъ 25 до 96 верстъ въ часъ, высота отъ 900 до 1300 метровъ, что было достигнуто въ послѣдній перелетъ съ половиннымъ запасомъ горючаго.

Во время этихъ перелетовъ выяснилось, что аэропланъ не способенъ держаться на одной высотѣ при одномъ выключенномъ моторѣ, что и вынудило меня спуститься въ Олькеникахъ. Это обстоятельство дѣлало аэропланъ типа „Илья Муромецъ" менѣе надежнымъ нормальныхъ типовъ аэроплановъ, такъ какъ наблюденіе за 4 моторами несравненно труднѣе, чѣмъ за однимъ, а вѣроятность отказа въ работѣ какого-либо изъ нихъ большая. Кромѣ того выяснилась неналаженность моторовъ и съ цѣлью ихъ направленія отъ Балтійскаго завода былъ командированъ 15 сентября, старшій механикъ завода.

Въ Бѣлостокѣ, согласно требованію Штабомъ Сѣверо-Западнаго фронта продолжительной развѣдки, я предпринялъ рядъ полетовъ съ грузомъ 100—110 пудовъ, но результатъ получился неудовлетворительный. Аппаратъ поднимался плохо, а работа моторовъ заставляла желать лучшаго, особенно въ холодное время, когда карбюраторы замерзали даже на землѣ. Присутствовавшій при полетахъ механикъ завода могъ констатировать невозможность подняться выше.

Послѣ ряда попытокъ наладить моторы, было рѣшено разобрать наиболѣе плохой и въ немъ оказались непритертые клапана, сильныя выбоины на толкачахъ и кулачкахъ распредѣлительнаго вала, трещины въ картерѣ, показывающія плохую конструкцію моторовъ. Всѣ моторы были перебраны и монтированы.

25 октября въ г. Бѣлостокъ пріѣхалъ конструкторъ И. И. Сикорскій, который посовѣтовалъ не брать такого груза 100—110 пудовъ и далъ рядъ другихъ данныхъ:

1) Предѣльная нагрузка 110 пудовъ.

2) Нормальная нагрузка около 80 пудовъ, но лучше брать 70 пудовъ и менѣе, тогда аппаратъ не долженъ снижаться даже при работѣ трехъ моторовъ.

3) Уголъ наивыгоднѣйшаго восхожденія — 10⁰.

4) Скорость восхожденія:

на 1000 метровъ около 20 минутъ,

на 2000 метровъ около 1 часа.

Вообще же Сикорскій совѣтовалъ распредѣлить грузъ слѣдующимъ образомъ:

Экипажъ въ 4 человѣка	20	пудовъ.
Пулеметъ, ружье-пулеметъ и броня	10	"
Горючаго на 4 часа (фактически достаточно было 28 пудовъ)	40	"

Всего 70 пудовъ

Во время послѣдняго перелета изъ Бѣлостока во Львовъ, мною и моимъ помощникомъ было замѣчено, что аппаратъ не поднимается выше 1375 метровъ.

Если подсчитать какой грузъ былъ въ то время на аппаратѣ, то выходитъ:

Остатокъ несожженнаго бензина и масла	21	пуд.	—	ф.
Экипажъ изъ 5 человѣкъ	24	"	22	"
Метательный приборъ	—	"	14	"
1 пулеметъ съ боевымъ комплектомъ	2	"	8	"
Пистолетъ Маузера и бинокль	—	"	7	"
Остальная мелочь	2	"	—	"
Броня	2	"	20	"
Мертвый добавочный вѣсъ (электричество и сигнализація)	—	"	20	"
Аккумуляторы	—	"	9	"

Всего: 53 пуд. 20 ф.

Во Львовѣ, въ виду указаній Вашего Императорскаго Высочества, приняты всѣ мѣры для достиженія наибольшаго облегченія аппарата съ цѣлью подняться на боевую высоту, я снялъ два крайнихъ бака вѣсомъ 6 пудовъ 20 фунтовъ.

При пробномъ полетѣ на высоту, я рѣшилъ исходить изъ оффиціальныхъ данныхъ И. И. Сикорскаго, вѣса 70 пудовъ, но если принять во вниманіе, что передъ тѣмъ, еще въ Бѣлостокѣ, была снята передняя площадка вѣсомъ въ 6 пуд. 32 ф., а во Львовѣ два крайнихъ бака, вѣсящихъ 6 пуд. 20 ф., то фактически этотъ вѣсъ выразится разницей 70 п. минусъ 13 п. 12 ф. т. е. всего около 57 пуо., что на 8 пуд. ниже минимальной данной И. И. Сикорскаго — 65 пудовъ.

Въ этотъ вѣсъ (70 пуд.) долженъ входить вѣсъ 3 или 4 пассажировъ, вѣсъ запаса горючаго въ двухъ бакахъ, примѣрно на 3 часа полета, а остальные въ количествѣ 16 пуд. (при 3 пассажирахъ или 11 пуд. при 4 пассажирахъ) долженъ былъ пойти на бомбы. Для пробнаго полета свободный вѣсъ заключался въ лишнихъ пассажирахъ, причемъ перегрузка ихъ въ 2 пуда была компенсирована снятіемъ ружья-пулемета съ комплектомъ.

Во время полета уголъ наклона равнялся все время 10° (уголъ наивысшаго наклона по даннымъ Сикорскаго), а индикаторъ скорости стоялъ на одномъ уровнѣ. Высота наростала слѣдующимъ образомъ:

250	метровъ	въ	—	час.	6 минутъ.
500	„	„	—	„	16 „
750	„	„	—	„	26 „
1000	„	„	—	„	43 „
1250	„	„	1	„	06 „
1350	„	„	1	„	20 „

причемъ въ концѣ полета набираніе высоты стало чрезвычайно медленнымъ: — послѣдніе 75 метровъ въ 14 мин.. Если подсчитать вѣсъ поднятый аэропланомъ въ это время, то выходитъ 70 пуд. 14 фунт. минусъ 13 пуд. 20 фунт. (бензина выгорѣло около 12 пуд., а масла около $1^1/_2$ пуд.), = 57 пуд., для сравненія 57 пуд. минусъ $6^1/_2$ пуд. = $50^1/_2$ пуд., т. е. примѣрно тотъ же вѣсъ, что былъ поднятъ аэропланомъ на 1375 метровъ, во время перелета, что вновь подтверждаетъ выводы послѣдняго полета. Разница только та, что въ перелетѣ нельзя уже было совсѣмъ поднять аэропланъ выше, а въ послѣдній полетъ благодаря лучшей работѣ моторовъ, сохранялась еще нѣкоторая способность подниматься: на высотѣ 1300 метр. — 75 метр. въ 14 мин., что въ связи съ характеромъ барограммы говоритъ за близость предѣла высоты.

Наростанію высоты, если даже предположить, что аэропланъ хотя и медленно, но всеже будетъ лѣзть вверхъ, препятствуетъ и другое соображеніе: На аппаратѣ взято горючаго на 3 часа (въ одномъ бакѣ израсходовано за $1^1/_2$ часа — 6 пуд. 5 фунт. изъ 12-ти) для достиженія высоты въ 1300 метр. потребовалось около половины времени полета, послѣ чего слѣдуетъ ожидать дѣйствія надъ крѣпостью, что займетъ минутъ 20, а то и $^1/_2$ часа, и еще необходимо время для возвратнаго пути. Если даже откинуть это соображеніе и принять, что аэропланъ будетъ подниматься сохраняя свою вертикальную скорость подъема (75 метр. въ 14 мин.), то къ концу 3 часовъ т. е. къ исходу горючаго, онъ поднялся бы не болѣе какъ на 1775 метровъ, но въ дѣйствительности и эта высота не могла быть достигнута, т. к. скорость подъема все время прогрессивно уменьшается.

Боевой высотой аэроплана нормальнаго типа считается высота не менѣе 1700 метровъ, а для полетовъ надъ крѣпостью, гдѣ орудія заранѣе пристрѣляны и подготовлены къ стрѣльбѣ въ разныхъ направленіяхъ, какъ показалъ опытъ Брестъ-Литовскаго крѣпостного отряда, боевая высота должна быть не менѣе 2200, а желательно и выше 2200 метр., что еще болѣе необходимо для аэроплана „Илья Муромецъ“ поверхность котораго достигаетъ 200 кв. метр., вмѣсто обычныхъ 15–50 кв. метр.; эта высота при настоящихъ условіяхъ безусловно не можетъ быть достигнута. Разсчитывать на лучшую работу моторовъ нельзя, т. к. при аппаратѣ находился лучшій механикъ завода съ 15 сентября по 27 ноября т. е. 67 дней и моторы были совершенно перебраны и налажены.

Во время послѣдняго полета былъ ровный вѣтеръ: внизу 4 метра въ 1 секунду, на высотѣ же 1200 метр. — 10 метр. въ 1 сек.. Большая часть полета произведена была противъ вѣтра.

Ровный вѣтеръ вреднаго вліянія оказать не могъ, тѣмъ болѣе, что

полетъ производился подъ вечеръ: начало полета въ 2 ч. 54 мин. дня, спускъ въ 4 час. 30 мин., а сумерки наступаютъ около 5 час. вечера.

Вчера мною вторично была произведена попытка подняться возможно выше съ необходимымъ грузомъ для дѣйствія надъ крѣпостью. На аппаратѣ находился механикъ Р. Б. Завода, который все время контролировалъ показательныя приборы.

Наклонъ аппарату до высоты 1000 метр. я давалъ 10°, послѣ 1000 метр., мой помощникъ, для сохраненія необходимой скорости, держалъ наклонъ 9°. Минимальная скорость была замѣчена при отрываніи аппарата отъ земли, такъ что меньше ее держать не представлялось возможнымъ и чувствовалось, что аппаратъ въ этомъ случаѣ становится зыбкимъ. Во время полета придерживались точно одной отмѣтки скорости. На правомъ счетчикѣ отмѣтка была выше цифры 99 на 1/3 дѣленія. Нагрузка была доведена до 70 пудовъ, а если принять во вниманіе вѣсъ снятыхъ баковъ и площадки, то 57 пудовъ. Несмотря на то, что я придерживался точно скорости и наклона аппарата, на высотѣ 800 метр. аппаратъ нѣкоторое время оставался на этой высотѣ, находясь противъ вѣтра, а достигнувъ высоты 1200 метр. потерялъ всякое стремленіе подняться выше...“

На этомъ донесеніи послѣдовала надпись Полевого Генералъ-Инспектора Авіаціи и Воздухоплаванія:

„Препровождая при семъ Вашему Высокопревосходительству*) докладъ командира аэроплана „Илья Муромецъ“ № 1, выдающагося во всѣхъ отношеніяхъ военнаго летчика, приложившаго всѣ старанія по приведенію Муромца въ состояніе, при которомъ онъ могъ бы подняться на минимальную боевую высоту.

Изъ доклада этого Вы увидите, что желаемые результаты достигнуты не были, но надо надѣяться, что, быть можетъ, слѣдующіе Муромцы будутъ построены при сочетаніи болѣе удачныхъ данныхъ. Въ виду малого у насъ числа выдающихся летчиковъ, не могу не высказать сожалѣнія, что замедлившаяся постройка Муромцевъ не дала возможности использовать на театрѣ военныхъ дѣйствій цѣлый рядъ выдающихся офицеровъ-летчиковъ, задержанныхъ въ Петроградѣ въ качествѣ личнаго состава Муромцевъ...“

Нѣсколько ранѣе, 8 декабря 1914 года, Полевымъ Генералъ-Инспекторомъ Авіаціи и Воздухоплаванія была послана Дежурному Генералу Ставки Верховнаго Главнокомандующаго слѣдующая телеграмма:

„Несмотря на всевозможныя облегченія Муромца I, опытъ подъема показалъ, что Муромецъ не можетъ подняться выше 1350 метровъ. Посылать аппаратъ для боевыхъ дѣйствій считаю безполезнымъ. Въ виду этого, прошу о назначеніи командира Муромца, штабсъ-капитана Руднева, начальникомъ формируемаго полевого отряда для одной изъ армій Юго-Западнаго фронта съ оставленіемъ въ этомъ отрядѣ Муромца для дальнѣйшихъ испытаній“...

*) Начальнику Штаба Верховнаго Главнокомандующаго.

Приводимыя донесенія командира аэроплана; „Илья Муромца I“, не совсѣмъ похожи на обычный служебный рапортъ. Они напоминаютъ скорѣе протоколъ дознанія по дѣлу о непригодности аэроплановъ типа „Илья Муромецъ“, или даже обвинительный актъ этимъ аэропланамъ „ненормальнаго“ типа, а заодно и Русско-Балтійскому заводу и И. И. Сикорскому.

Авторъ этихъ донесеній однако едва-ли могъ быть вполнѣ безпристрастнымъ судьей, такъ какъ по должности командира, онъ долженъ былъ прежде всего отвѣчать за исправное содержаніе ввѣреннаго ему воздушнаго корабля.

Время, этотъ самый лучшій и безпристрастный судья, показало, что многое изъ того, что командиръ „И. М. I“ относилъ къ плохой конструкціи моторовъ и ненадежности „Ильи Муромца“ по сравненію съ „нормальными“ типами аэроплановъ, было лишь слѣдствіемъ большихъ симпатій этого летчика къ принятымъ у насъ въ то время въ арміи типамъ аэроплановъ, т. е. почти исключительно французскимъ аппаратамъ: Фармана, Ньюпора, Дюпердюссенг, Морана, Вуазена*).

Такъ, напр., плохая, по мнѣнію этого командира конструкція моторовъ, установленныхъ на „Муромцѣ“ не помѣшала имъ исправно работать нѣсколько позднѣе и совершать на нихъ многочисленные боевые (числомъ свыше 100) полеты въ глубокій тылъ непріятельскаго расположенія, до апрѣля 1917 года. Снятые съ „Ильи Муромца I“ моторы переставлены были на „Илью Муромца III“, совершавшаго продолжительные (до 6 часовъ) полеты въ глубокій (до 200 верстъ) тылъ

*) Пристрастіе командира „Ильи Муромца I“ къ иноземнымъ аппаратамъ не было единичнымъ явленіемъ. Корни этой склонности ко всему заграничному можно видѣть въ космополитизмѣ Главнаго Военно-Техническаго Управленія, вѣдавшаго авіаціей. Въ то время (конецъ 1914 и начало 1915 г.г.), имѣлись уже малые русскіе аппараты, нисколько не уступавшіе, а иногда превосходившіе по своимъ качествамъ современные имъ иностранные аппараты. Напомнимъ о С—16, стрѣлявшемъ черезъ винтъ, чего еще не было у нѣмцевъ. Нѣсколько позднѣе, двухмѣстные бипланы русской конструкціи, постройки завода Анатра: „Анасаль“ (съ моторомъ Salmson въ 130 л. с. имѣвшіе скорость около 140 кил. въ часъ, были приняты въ нашей арміи, но не получили распространенія. Интересно отмѣтить, что въ 1918 году послѣ окупаціи Украины австро-германцами, австрійцы использовали эти аэропланы. Въ Югославіи, въ Новомъ Саду, находились три оставшіеся отъ австрійцевъ аппарата „Анатра“; на нихъ летали наши летчики, попавшіе туда послѣ эвакуаціи Крыма, и служившіе въ Югословенской авіаціи.

противника. Послѣ гибели этого воздушнаго корабля моторы эти перешли на „Илью Муромца Кіевскаго“ и служили послѣднему съ мая 1916 года, до апрѣля 1917 г. Оба эти воздушные корабля оказали въ 1915 году командованію I и III арміи громадную пользу, что выразилось въ чрезвычайно лестной для „Муромцевъ“ оцѣнкѣ по сравненію съ аппаратами „легкой“ авіаціи. Тѣ самые моторы „Argus“, на которыхъ И. И. Сикорскій совершилъ перелетъ изъ Петербурга въ Кіевъ и обратно, были поставлены на „Илью Муромца Кіевскаго“ и служили ему до 9 апрѣля 1916 года, съ „Кіевскаго“ перешли



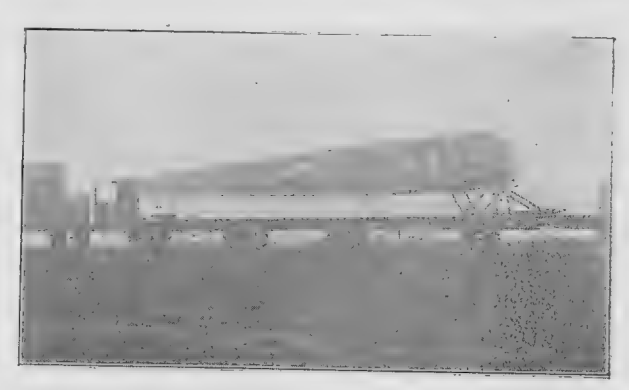
Посѣщеніе Деж. Ген. Ставки Верх. Главнокомандующаго аэродрома Э. В. К. въ м. Яблонна, близь Кр. Ново-Георгіевскъ. 1. И. И. Сикорскій. 2. Ген. М. В. Шидловскій. 3. Ген. П. К. Кондзеровскій. 4. Ком. Возд. Кор. „И. М. III“ в. л., шт.-кап. В. М. Бродовичъ.

на „Илью Муромца XIII“ и сданы въ складъ въ маѣ 1917 года. Въ общей сложности эти моторы работали втеченіе двухъ лѣтъ около 700 часовъ.

То, что „Илья Муромецъ I“ не могъ, подъ управленіемъ его командира, взять высоту выше 1350 метровъ, тоже нельзя отнести только къ конструктивнымъ недостаткамъ этого аппарата, такъ какъ на томъ же самомъ аппаратѣ, сильно уже потрепанномъ, И. И. Сикорскій, 4 марта 1915 года, въ м. Яблоннѣ при сильномъ порывистомъ вѣтрѣ, съ нагрузкой 65 пудовъ, безъ труда достигъ высоты 2100 метровъ. Этотъ полетъ „Ильи Муромца I“, подъ личнымъ управленіемъ И. И. Сикорскаго, вызвалъ въ то время цѣлую бурю въ военно-авіаціонныхъ кругахъ. Барограммѣ этого полета упорно не хотѣли вѣрить, настолько глубоко уже укоренилось недовѣріе къ „Муромцамъ“.

Надо полагать, что если бы командиръ „Ильи Муромца I“, проявилъ ту симпатію къ русскому аппарату, какою пользовались у него аппараты „нормальнаго“ типа, т. е. другими словами — французскіе, то, конечно были бы легко устранены тѣ недочеты, которые онъ такъ подчеркиваетъ въ своей телеграммѣ и донесеніи, говоря напримѣръ объ обмерзаніи карбюраторовъ при морозѣ въ 5°. Немного времени спустя, когда „Муромцы“ летали въ продолжительные боевые полеты, эти же самые карбюраторы не замерзали при морозѣ свыше 30°.

Такимъ образомъ, въ первоначальномъ неуспѣхѣ „Ильи Муромца I“, главную роль сыграли не столько недостатки этого аэроплана, которыхъ онъ, конечно, не былъ лишенъ и которые



Отправленіе „Муромцевъ“ въ Дѣйств. Армію изъ Петрограда. Декабрь. 1914 г.

достаточно были выяснены при перелетѣ изъ Петрограда въ Кіевъ, сколько все тѣ же аэропланы „нормальнаго“ типа, о которыхъ такъ часто упоминаетъ командиръ „Ильи Муромца I“ въ своихъ донесеніяхъ, прося даже о придачѣ къ отряду аэроплана „Илья Муромецъ“ двухъ такихъ аппаратовъ.

Если донесенія командира походили на обвинительный актъ, то резолюціи Полевого Генералъ-Инспектора Авіаціи напоминаютъ смертный приговоръ этому русскому воздушному богатырю.

Результатомъ этихъ донесеній и резолюцій было то, что штабъ Сѣверо-Западнаго фронта отказался принять къ себѣ предназначавшагося туда „Илью Муромца II“. Ставка Верховнаго Главнокомандующаго распорядилась: „воздушныхъ кораблей, какъ непригодныхъ для военныхъ цѣлей не высылать въ армію и не заказывать новыхъ аэроплановъ Русско-Балтійскому заводу, данный заказъ считать недѣйствительнымъ“...

Пока шла переписка и „бумажное производство“ о „Муромцахъ“, отряды этихъ послѣднихъ, каковы бы они ни были, готовились къ отправленію въ Дѣйствующую Армію.

„Илья Муромецъ II“, по примѣру „Ильи Муромца I“, попытался отправиться туда воздушнымъ путемъ. Долетѣвъ до Рѣжицы, аэропланъ этотъ былъ обстрѣлянъ нашими войсками, при посадкѣ подломался и дальнѣйшее путешествіе предпочелъ совершать по желѣзной дорогѣ.

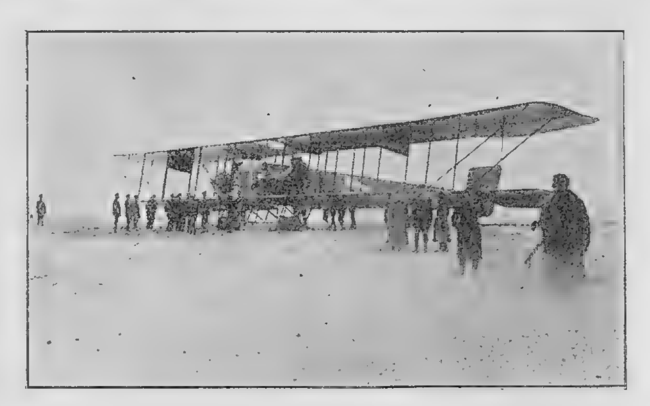
Прибывъ въ Брестъ-Литовскъ онъ, подобно эпическому богатырю, имя котораго онъ носилъ — „сиднемъ сидѣлъ“ тамъ, до своего перехода въ м. Яблонну, подъ крѣпостью Ново-Георгіевскъ, въ январѣ 1915 года*).

*) Напомнимъ, кстати, начало народной былины о богатырѣ Ильѣ Муромцѣ:

„Въ старину было въ стародавнюю,
„Еще Володимеръ-князь да столъ держалъ,
„Въ ту пору было во славномъ городѣ во Муромѣ,
„Въ большомъ селѣ Карачаровѣ
„Жилъ крестьянинъ Иванъ Тимофеевичъ.
„У того ли крестьянина изо всѣхъ дѣтей,
„Было дѣтище любимое,
„Илья Муромецъ, да сынъ Ивановичъ.
„Какъ сидѣлъ онъ сиднемъ ровно тридцать лѣтъ,
„Тридцать лѣтъ не имѣлъ ни рукъ, ни ногъ,
„На печи ли яму подъ собой протеръ.
„Приходило тутъ время то лѣтнее
„Время страдное, дни сѣнокосные,
„Уходилъ осударь ево батюшка
„Са родителемъ его, со матушкой
„Да со всѣмъ семьемъ любимымъ
„На работушку на ту на крестьянскую
„Очищать отъ дубья — колодья поженку.
„Оставался дома одинъ Илья.
„Идутъ тутъ мимо старцы незнатные,
„Нища братія, калики перехожія,
„Остановились подъ окошечко косящатое,
„Говорили Ильѣ таковы слова:
„Ой ты гой еси, Илья Муромецъ, крестьянскій сынъ,
„Возставай-ка на рѣзвы ноги,
„Отворяй-ко ворота широкія,
„Впускай-ко каликъ во хоромину,
„Подавай-ка каликамъ напитися...

Нужно сказать, что аппаратъ этотъ, въ отличіе отъ „Ильи Муромца I“, имѣлъ французскіе моторы: „Salmson“ *), какъ уже было упомянуто, не давшіе на „Муромцѣ“ хорошихъ результатовъ.

Такъ начали свою боевую карьеру два „Муромца“, считавшіеся готовыми къ ней. Про остальные пять отрядовъ говорить много не приходится, такъ какъ нѣкоторые изъ этихъ отрядовъ не имѣли командира, другіе не имѣли аппаратовъ, третьи имѣли аппараты, но безъ моторовъ, словомъ всѣ были далеки отъ „боевой готовности“**). Тѣмъ не менѣе, всѣ эти



Воздушный корабль „Илья Муромецъ VI“ типъ Б (узкокрылый) съ двумя моторами „Salmson“. Яблонна. Январь-Февраль, 1915 года.

отряды, 12 декабря были отправлены въ м. Яблонну, прибывъ куда 15 декабря 1914 года, они стали пассивно ждать своей участи. Какъ видно изъ приводимыхъ выше распоряженій Ставки и штаба Сѣверо-Западнаго фронта, дальнѣйшее не сулило имъ ничего хорошаго. „Муромцы“ были признаны непригодными для боевыхъ полетовъ, а въ авіаціонныхъ кругахъ ихъ даже стали называть „неспособными оторваться отъ земли***). Оправдыва-

*) Два среднихъ мотора по 170 лош. силъ и два крайнихъ по 130 л. с. каждый, общая мощность 600 л. с.

**) Въ числѣ этихъ аппаратовъ былъ двухмоторный „Илья Муромецъ VI“, улучшенный типъ Б, съ моторами „Salmson“. Командиромъ этого И. М. VI былъ в. л., шт.-кап. Б. Н. Фирсовъ. Этотъ аппаратъ былъ разбитъ во время учебнаго полета въ м. Яблонна, 13 февраля 1915 г.

***) Значительно позже: въ мартѣ 1915 года автору этого очерка пришлось разговаривать о „Муромцахъ“ съ военнымъ инженеромъ, полковникомъ П. К., причемъ послѣдній былъ чрезвычайно удивленъ узнавши что „Муромцы“ летаютъ. По его словамъ, на „Муромцевъ“ не только въ военныхъ, но и въ промышленныхъ кругахъ смотрѣли какъ на аферу Русско-Балтійскаго завода, ловко поддѣвшаго военное вѣдомство съ заказомъ на аппараты Сикорскаго.

лась русская пословица, которая гласитъ, что „хорошая слава лежитъ, а худая бѣжитъ“...

ГЛАВА IV.

Назначеніе генерала Шидловскаго. Первые боевые полеты „Ильи Муромца Кіевскаго“ и его налеты на Восточную Пруссію. Выдающійся ихъ успѣхъ. Перемѣна отношенія къ „Муромцамъ“. Боевая работа другихъ воздушныхъ кораблей до оставленія Варшавы.

Какъ можно было видѣть изъ изложеннаго выше, подъемъ, съ которымъ встрѣченъ былъ „Илья Муромецъ“ послѣ перелета изъ Петрограда въ Кіевъ, осенью 1914 года смѣнился разочарованіемъ въ немъ, главнымъ образомъ среди военныхъ летчиковъ. Большую роль въ этомъ сыграли: неудачи съ моторами „Salmson“, затянувшееся формированіе отрядовъ аэроплановъ „Илья Муромецъ“, неудачная организація этихъ отрядовъ и неуспѣхъ „Ильи Муромца I“. Чѣмъ бы ни было вызвано такое отношеніе военныхъ летчиковъ къ „Муромцу“, но оно грозило полнымъ проваломъ этого чисто русскаго дѣла. Нашлись однако люди, энергично ставшіе на его защиту. Однимъ изъ нихъ былъ предсѣдатель Правленія Русско-Балтійскаго завода М. В. Шидловскій, подавшій Высшему Командованію обстоятельную докладную записку, въ которой, исходя изъ опыта перелета на „Муромцѣ“ изъ Петрограда въ Кіевъ, указывалось, что можно ожидать отъ „Муромцевъ“, а кромѣ того говорилось, что неиспользованіе этихъ аэроплановъ, являющихся мощнымъ, національнымъ русскимъ оружіемъ, въ такой моментъ по меньшей степени преступно.

Высшее Командованіе, вынужденное согласиться съ доводами М. В. Шидловскаго, ссылаясь на отсутствіе людей могущихъ стать во главѣ этого дѣла, предложило М. В. Шидловскому взять въ свои руки управленіе сформированными отрядами „Муромцевъ“. Въ декабрѣ 1914 года онъ былъ назначенъ Начальникомъ Управленія Эскадры Воздушныхъ Кораблей съ переименованіемъ изъ чина дѣйствительнаго статскаго совѣтника въ чинъ генералъ-маіора. Помощникомъ своимъ генералъ-маіоръ Шидловскій избралъ профессора Николаевской Военно-Инженерной Академіи, полковника В. Ф. Найденова, ранѣе слу-

жившаго въ воздухоплавательныхъ частяхъ и хорошо извѣстнаго въ воздухоплавательныхъ и авіаціонныхъ кругахъ*).

Не трудно себѣ представить, какъ было встрѣчено назначеніе „штатскаго“ генерала Шидловскаго въ военныхъ, главнымъ образомъ авіаціонныхъ кругахъ, кстати сказать, въ авіаціи въ то время не было генераловъ, за исключеніемъ Полевого Генералъ-Инспектора Авіаціи и Воздухоплаванія. Въ этомъ назначеніи ген.-м. Шидловскаго готовы были видѣть чуть ли не спекуляцію акціями Русско-Балтійскаго завода. Офи-



Аэродромъ Эскадры Воздушныхъ Кораблей. м. Яблонна близь крѣп. Ново-Георгіевскъ. 1915 г.

церы того времени, воспитанные въ строго корпоративномъ духѣ не могли легко помириться съ тѣмъ, что ихъ начальникомъ будетъ въ сущности вполнѣ „штатскій“ генералъ, тѣмъ болѣе, что о службѣ М. В. Шидловскаго когда-то во флотѣ многіе и не знали. По прибытіи генерала Шидловскаго въ м. Яблонну, гдѣ были расположены отряды „Муромцевъ“, ему

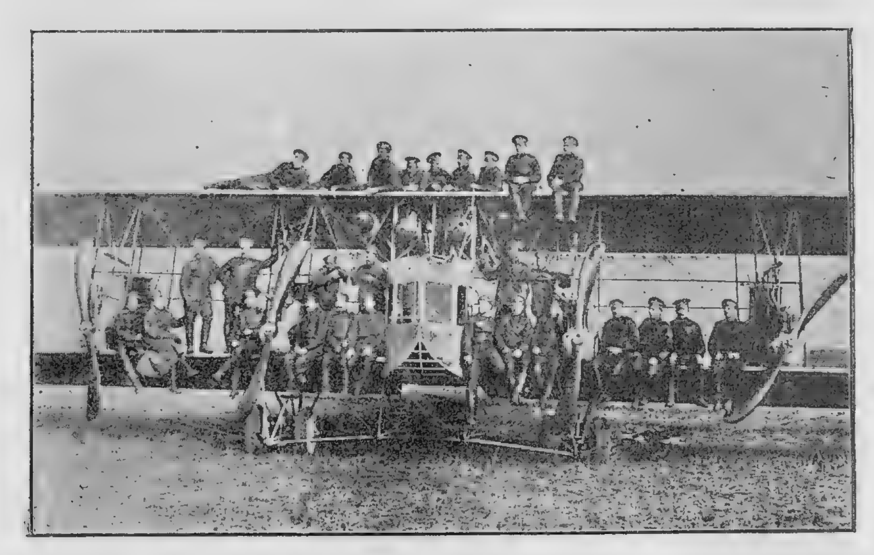
*) Военный инженеръ, полковникъ В. Ф. Найденовъ пробылъ въ Эскадрѣ Воздушныхъ Кораблей, на должности Помощника Нач. Управленія Эскадры до іюня 1915 года. Получивъ довольно тяжелыя поврежденія (переломъ ключицы, сильная контузія) при катастрофѣ при поѣздкѣ на автомобилѣ 17 іюня 1915 года, онъ былъ эвакуированъ и къ эскадрѣ не возвращался. Умеръ въ Петроградѣ въ голодные годы при совѣтскомъ правительствѣ.

пришлось сразу же столкнуться съ плохо скрываемымъ недоброжелательствомъ и даже враждебностью подчиненныхъ ему офицеровъ отрядовъ аэроплановъ „Илья Муромецъ“. Для того, чтобы найти для него помѣщеніе, какъ для Начальника Управленія Эскадры Воздушныхъ кораблей, какъ стала называться эта новая авіаціонная часть, пришлось чуть не силой выселять расположившихся „по помѣщичьи“ въ домѣ управляющаго имѣнія графини Потоцкой офицеровъ отряда, не желавшихъ уступать этого помѣщенія своему начальнику.

Вступленіе въ должность при такихъ условіяхъ, въ связи съ состояніемъ и боевой готовностью имѣвшихся воздушныхъ кораблей, не сулило генералу Шидловскому ничего хорошаго въ будущемъ. Разсчитывать на поддержку штаба Полевого Генералъ-Инспектора, помимо желанія котораго состоялось назначеніе Шидловскаго, да и вообще на поддержку со стороны командующихъ фронтомъ, арміями и т. д., имѣвшихъ достаточно и своихъ дѣлъ — не приходилось.

Однако, уже вскорѣ по прибытіи генерала Шидловскаго въ м. Яблонну, въ началѣ января 1915 года, тамъ начались полеты „Муромцевъ“. 11 января, — „Илья Муромецъ III“ совершилъ подъ управленіемъ И. И. Сикорскаго пробный полетъ, а 13-го января на „Ильѣ Муромцѣ Кіевскомъ“ подъ управленіемъ воен. летчика, капитана Г. Г. Горшкова сдѣланъ былъ полетъ съ двѣнадцатью пассажирами. Этотъ аппаратъ достигъ высоты 2500 съ лишнимъ метровъ въ 49 минутъ. Во время этого полета, когда „И. М. Кіевскій“ пролеталъ около Варшавы, къ нему близко подлетѣлъ „Моранъ“ изъ состава находившагося въ Варшавѣ авіаціоннаго отряда особаго назначенія, прозваннаго въ шутку „бристольскимъ“, по имени извѣстной гостинницы и ресторана на Краковскомъ предмѣстьѣ. Летчикъ, бывшій на „Моранѣ“, разсказывалъ потомъ, что онъ счелъ „Муромца“ за непріятельскій аппаратъ и приготовился его разстрѣливать изъ револьвера (Sic!), такъ какъ въ отрядѣ были увѣрены, что „Муромецъ“ не можетъ летѣть на такой высотѣ. Это показываетъ съ одной стороны, насколько офицеры-летчики этого отряда были освѣдомлены объ аппаратахъ Сикорскаго, аэродромъ которыхъ находился всего въ 17 верстахъ отъ Варшавы, а съ другой стороны, даетъ представленіе о томъ, какъ были вооружены въ то время для воздушныхъ боевъ наши легкіе аппараты, исполнявшіе роль истребителей.

Какъ „Илья Муромецъ Кіевскій“, на которомъ былъ совершенъ этотъ полетъ, такъ и однотипный съ нимъ „Илья Муромецъ III“, представляли собою улучшенный военный типъ*) того пассажирскаго „Муромца“, на которомъ совершенъ былъ Сикорскимъ перелетъ изъ Петрограда въ Кіевъ и обратно. Кабина этихъ воздушныхъ кораблей военнаго типа, уже не имѣла тѣхъ удобствъ, какъ его предшественники „Ильи Муромцы“ типа А и Б, но за то эти самолеты были легче на 25 пудовъ; на „Ильѣ Муромцѣ Кіевскомъ“ были установлены тѣ самые моторы „Argus“, на которыхъ совершенъ былъ пе-



Воздушный Корабль: „Илья Муромецъ Кіевскій“ (типъ Б., узкокрылый) и его команда. м. Яблонна. 1915 г.

релетъ въ Кіевъ, и при 75—80 пудахъ полезнаго груза этотъ воздушный корабль достигалъ значительно большей высоты, а именно 3700 метровъ. Этотъ аэропланъ былъ выстроенъ Р.-Балт. заводомъ втеченіе семи недѣль, считая съ момента заготовки чертежей. При его постройкѣ приняты были въ соображеніе тѣ указанія, которыя сдѣлалъ съ военно авіаціонной точки зрѣнія его будущій командиръ капитанъ Г. Г. Горшковъ.

---

*) Типъ Б — узкокрылый. Передняя часть кабины имѣла стекла расположенныя подъ острымъ угломъ („остроносый“). Заводомъ выпущено было всего лишь три такихъ аппарата.

Несмотря на то, что полетъ этотъ, казалось-бы, разсѣялъ басни о нелетучести „Муромца", предстояло еще очень много работы по созданію воинской части способной къ успѣшнымъ боевымъ дѣйствіямъ*).

Генералу Шидловскому, человѣку совершенно новому въ авіаціи, приходилось не только поправлять ошибки, допущенныя при формированіи отрядовъ аэроплановъ „Илья Муромецъ", но и бороться съ недовѣріемъ къ этому типу самолетовъ, пустившему уже глубокіе корни въ средѣ военныхъ летчиковъ. Работа эта была тѣмъ труднѣе, что большинство офицеровъ отрядовъ аэроплановъ „Илья Муромецъ" открыто высказывало свои симпатіи къ аппаратамъ легкаго типа. Управленіе Полевого Генералъ-Инспектора Авіаціи, составившее себѣ по неудачамъ съ первыми шагами „Муромца" на военномъ поприщѣ и по донесеніямъ командира воздушнаго корабля, „Илья Муромецъ I", представленіе объ этихъ самолетахъ (типъ А и Б), какъ о непригодныхъ къ боевой работѣ, очевидно плохо вѣрило въ дальнѣйшій успѣхъ „Муромцевъ", и не скрывало своего отрицательнаго отношенія къ стоявшему во главѣ ихъ генералу Шидловскому.

Это ясно сказалось напр. на бывшемъ 21 января 1915 года смотрѣ Эскадры Воздушныхъ Кораблей, когда Полевой Генералъ-Инспекторъ Авіаціи, садясь въ поданный ему новый автомобиль Русско-Балтійскаго завода, присланный для И. И. Сикорскаго, громко сказалъ въ присутствіи офицеровъ эскадры, обращаясь къ г.-м. Шидловскому и указывая на автомобиль: „Это что же? — даръ Русско-Балтійскаго завода — Начальнику Эскадры Воздушныхъ Кораблей"?...

Недовѣріе къ „Муромцамъ", а еще болѣе явно отрицательное отношеніе Штаба Полевого Генералъ-Инспектора Авіаціи къ Начальнику Эскадры Воздушныхъ Кораблей генералу Шидловскому, впослѣдствіи принявшее еще болѣе острый характеръ, повело къ обособленію „тяжелой" авіаціи и, конечно, не могло не повліять на нормальное развитіе русскаго воздушнаго корабля „Ильи Муромца" и на широкое примѣненіе самолетовъ этого типа для боевой работы.

Въ этомъ сказалась наша русская или вѣрнѣе общесла-

*) За труды по приведенію въ порядокъ Эскадры Воздушныхъ Кораблей, ген.-м. Шидловскій былъ награжденъ орденомъ св. Владиміра 2-ой степени.



Его Императорское Высочество Вел. Князь Александръ Михайловичъ и Начальникъ Э. В. К. г.-м. М. В. Шидловскій.
м. Яблонна. Январь 1915 г.



Осмотръ Вел. Княземъ Александромъ Михайловичемъ возд. кор. „Илья Муромецъ Кіевскій“ 21 янв. 1915 г. м. Яблонна.

Справа налѣво: Вел. Кн. Александръ Михайловичъ, г.-м. М. В. Шидловскій; воен. л., пор. І. С. Башко, воен. лет., шт.-кап. Б. Н. Фирсовъ; механикъ В. С. Панасюкъ, воен. лет., пор. М. В. Смирновъ, прап. Андреевъ.

вянская черта: видѣть въ несогласныхъ съ нами, хотя бы и въ мелочахъ, соотечественникахъ, враговъ злѣйшихъ, чѣмъ внѣшній непріятель.

Русь неоднократно испытывала тяжелыя послѣдствія непримиримой, междоусобной розни удѣльныхъ князей, бояръ и наконецъ политическихъ партій.

Уроки исторіи не пошли намъ на пользу и слова, сказанныя въ старину однимъ изъ чтимыхъ русскимъ народомъ „Божьихъ людей"—юродивыхъ: „Намъ, русскимъ, не надобенъ хлѣбъ, мы другъ друга ѣдимъ и съ того сыты бываемъ"... остались въ силѣ и по настоящее время. Мы сравнительно легко прощаемъ своимъ ближнимъ ихъ ошибки, но не можемъ простить имъ наши собственныя: „Chi offende, non perdona" — гласитъ итальянская пословица. Не это ли привело нашу родину къ тому, что враги ея безъ труда захватили ее въ свои руки и дали ей иго во много разъ горшее, чѣмъ монгольское?

Нѣтъ ничего удивительнаго, что при такихъ условіяхъ, несогласія, вѣрнѣе открытая вражда „легкой" и „тяжелой" авіаціи повели къ тому, что наши воздушные богатыри не смогли своевременно развернуться во всю ширь русской натуры, а плоды творчества нашего талантливаго соотечественника И. И. Сикорскаго въ итогѣ пожали не мы, а иностранцы.

Послѣ предварительныхъ пробныхъ и учебныхъ полетовъ, воздушный корабль „Илья Муромецъ Кіевскій", названный такъ въ память перелета И. И. Сикорскаго изъ Петрограда въ Кіевъ, 14 февраля 1915 года, въ 8 час. утра отправился въ свой первый боевой полетъ, взявъ бензина на $3^{1}/_{2}$ часа и 15 пудовъ бомбъ. Экипажъ „Кіевскаго" составляли: командиръ воен. летч., кап. Г. Г. Горшковъ, его помощникъ — воен. летч., поручикъ І. С. Башко, артиллерійскій офицеръ шт.-кап. А. А. Наумовъ и одинъ мотористъ. Полетъ продолжался 1 часъ 51 м. Летѣли на высотѣ 2800 метровъ, на каковую высоту аппаратъ поднялся втеченіе 40 минутъ. Изъ-за облачности вынуждены были вернуться назадъ, долетѣвъ лишь до г. Плоцка.

Боевымъ крещеніемъ „Ильи Муромца Кіевскаго" нужно считать полетъ его на слѣдующій день 15 февраля 1915 года, когда этотъ воздушный корабль съ тѣмъ же экипажемъ, какъ и наканунѣ, леталъ надъ нѣмецкими позиціями бросая бомбы въ непріятельскіе окопы. Во время этого полета, продолжав-

шагося 2 часа 39 мин., было выяснено отсутствіе мостовъ через Вислу у Плоцка.

Повидимому, въ связи съ этимъ полетомъ „Муромца“, германскіе аэропланы, до того времени не обращавшіе вниманія на аэродромъ „Муромцевъ“, начали довольно регулярно, по два раза въ день, навѣщать Яблонну, причемъ первый нѣмецкій аэропланъ бросалъ бомбы въ аэродромъ 15 февраля, черезъ три часа послѣ возвращенія „Муромца“ изъ его перваго боевого полета.



„Илья Муромецъ Кіевскій“ (хвостъ). Сидятъ справа налѣво: Кап. Г. Г. Горшковъ, прапорщикъ Андреевъ, пор. І. С. Башко. Мартъ 1915 г. Яблонна.

Въ большинствѣ случаевъ, бомбы сброшенныя съ непріятельскихъ аэроплановъ не приносили вреда „Муромцамъ“, но въ м. Яблоннѣ были случаи раненій иногда со смертными исходами.

Въ одинъ изъ такихъ налетовъ, едва не пострадалъ 6 марта 1915 года И. И. Сикорскій, неподалеку отъ котораго тяжело раненъ былъ осколками разорвавшейся бомбы механикъ русско-балтійскаго завода — Арай. Кромѣ бомбъ, германскіе аэропланы сбрасывали остроконечныя, напоминавшія, по виду карандашъ, стрѣлы съ надписью: „invention française

fabrication allemande“. Стрѣлы эти, обладавшія довольно большой пробивающей способностью, особаго вреда не причиняли, но надо признаться, производили не особенно пріятное впечатлѣніе.

Первый боевой полетъ „И. М. Кіевскаго“ рѣзко измѣнилъ взглядъ на „Муромцевъ“ въ высшихъ штабахъ войскъ. Имъ было положено начало развитію дальнѣйшей боевой работы этого типа аэроплановъ, поэтому справедливымъ будетъ вспомнить объ первомъ командирѣ „Ильи Муромца Кіевскаго“ воен. летчикѣ, капитанѣ Г. Г. Горшковѣ.

Капитанъ, впослѣдствіи полковникъ, Георгій Георгіевичъ Горшковъ происходилъ изъ офицерской семьи Уральскаго Казачьяго войска. По окончаніи Оренбургскаго, Неплюевскаго Кадетскаго Корпуса и Николаевскаго Инженернаго Училища, онъ не долго служилъ въ саперномъ баталіонѣ. Увлекаясь воздухоплаваніемъ, Г. Г. Горщковъ поступилъ въ Офицерскую Воздухоплавательную Школу, по окончаніи которой состоялъ въ постоянномъ ея составѣ. Имъ было совершено много полетовъ на неуправляемыхъ аэростатахъ, называвшихся въ просторѣчіи „пузырями“, въ томъ числѣ большой полетъ изъ Петрограда со спускомъ въ Саратовской губерніи. Несмотря на несовершенства этихъ аэростатовъ, а иногда и очень серьезныя опасности при ихъ спускѣ, Г. Г. Горшковъ очень любилъ вспоминать полеты на нихъ, находя что изъ полетовъ на воздухоплавательныхъ аппаратахъ (неуправляемые аэростаты, дирижабли и аэропланы) самые пріятные — свободные полеты на воздушномъ шарѣ, какъ какъ полеты эти происходятъ при полной тишинѣ; звуки доносящіеся съ земли въ особенности ночью: лай собакъ, пѣніе пѣтуховъ, шумъ лѣса, напоминающій морской прибой, производятъ какое-то особое впечатлѣніе.

Въ Воздухоплавательной Школѣ, Г. Г. Горшковъ состоялъ одно время командиромъ управляемаго аэростата. Эти аппараты совершенно не пользовались его симпатіями. Уже при появленіи первыхъ аэроплановъ, Г. Г. Горшковъ совершалъ на нихъ полеты; былъ командированъ во Францію для изученія авіаціи, и леталъ, какъ пилотъ на аппаратахъ почти всѣхъ существовавшихъ тогда системъ аэроплановъ.

Полеты на „Муромцѣ“ Г. Г. Горшковъ сталъ совершать, въ 1914 году, въ бытность его въ Гатчинской Авіаціонной Школѣ, помощникомъ начальника послѣдней. Онъ былъ назна-

ченъ командиромъ „Ильи Муромца Кіевскаго“ и до прибытія въ Яблонну генерала Шидловскаго, былъ старшимъ надъ расположенными въ Яблоннѣ пятью отрядами аэроплановъ „Илья Муромецъ“. Совершивъ, въ качествѣ командира „Ильи Муромца Кіевскаго“, рядъ боевыхъ полетовъ онъ былъ награжденъ орденомъ Владиміра 4 ст. съ мечами и бантомъ, Георгіевскимъ оружіемъ и чиномъ подполковника, и былъ назначенъ начальникомъ группы „Муромцевъ“ во Львовѣ (Илья Муромецъ III и Кіевскій), затѣмъ начальникомъ боевого отряда подъ Ригой.

Къ сожалѣнію антагонизмъ между „тяжелой“ и „легкой“ авіаціей, съ которой Г. Г. Горшкова связывала его прошлая



Великая Княгиня Марія Павловна (старшая) на аэродромѣ Э. В. К. м. Яблонна. Весна. 1915 г. 1. Вел. Кн. Марія Павловна. 2. К—щій 1-ой Арм. ген. отъ кав. Литвиновъ. 3. Нач. Э. В. К. г.-м. М. В. Шидловскій. 4. Помощникъ Нач. Э. В. К. полк. В. Ф. Найденовъ.

дѣятельность, помѣшалъ ему отдать всю свою энергію на работу въ Эскадрѣ Воздушныхъ Кораблей.

Прямой и даже рѣзкій по натурѣ, не умѣвшій служить и нашимъ и вашимъ, Г. Г. Горшковъ, изъ-за интригъ, являвшихся слѣдствіемъ этого антагонизма, въ февралѣ 1916 года ушелъ изъ Эскадры Возд. Кораблей, какъ разъ въ то время, когда открывалось широкое поприще для его энергичной дѣятельности. Несомнѣнно, какъ генералъ Шидловскій, такъ и онъ, не показывая того, цѣня одинъ другого, не разъ съ сожалѣні-

емъ вспоминали о томъ, что ихъ совмѣстная, дружная работа могла сдѣлать многое въ развитіи „Муромцевъ“, которымъ и тотъ и другой отдавали свои силы и энергію.

Занявъ послѣ революціи и ухода генерала Шидловскаго мѣсто начальника Эскадры Возд. Кораблей, Г. Г. Горшковъ, конечно, не могъ уже ничего сдѣлать. Послѣ развала арміи и прихода нѣмцевъ, Г. Г. Горшковъ, желая сохранить остатки русской авіаціи, поступилъ въ Украинскую армію, гдѣ былъ помощникомъ главы украинской авіаціи Павленко.

По приходѣ большевиковъ Г. Г. Горшковъ пріѣхалъ въ Добровольческую Армію, но встрѣченъ былъ тамъ не какъ одинъ изъ видныхъ и опытныхъ представителей русской авіаціи, а скорѣе какъ конкуррентъ. Ему угрожали судомъ и принудили уѣхать изъ Екатеринодара въ Одессу, гдѣ онъ попалъ въ руки большевиковъ и вскорѣ былъ ими разстрѣлянъ.

---

24 февраля 1915 года, воспользовавшись благопріятной погодой „Илья Муромецъ Кіевскій“ совершилъ по заданію штаба 1-й арміи (командующій генералъ-отъ-кавалеріи Литвиновъ) трехъ съ половиною-часовой полетъ въ Восточную Пруссію. Сдѣлавши надъ городомъ Вилленбергомъ (одно изъ мѣстъ гибели Самсоновской арміи) два круга, „Илья Муромецъ Кіевскій“ сбросилъ 17 большихъ (по одному и по два пуда вѣсомъ) бомбъ на станцію желѣзной дороги, въ ангары, обозы, произвелъ глубокую развѣдку, выяснившую передвиженіе германскихъ войскъ въ районѣ Млавы, сфотографировалъ непріятельскія позиціи и благополучно вернулся назадъ.

На слѣдующій день, 25 февраля полетъ повторился. Сброшено было въ Вилленбергѣ 45 бомбъ, изъ коихъ — 10 по пуду вѣсомъ; разгромлена была желѣзно-дорожная станція съ находившимися тамъ поѣздными составами. По полученнымъ позднѣе штабомъ 1-ой арміи свѣдѣніямъ, кромѣ разгрома станціи, поѣздовъ и пакгаузовъ „Кіевскій“ произвелъ разрушенія въ городѣ: убито было 2 офицера, 17 нижнихъ чиновъ, раненъ комендантъ станціи. При появленіи „Муромца“ въ Вилленбергѣ возникла невѣроятная паника.

Въ одной изъ полученныхъ въ Петроградѣ нѣмецкихъ газетъ сообщалось, что у русскихъ появились необыкновенные

аэропланы, производящіе страшныя разрушенія и неуязвимые для артиллеріи.

Послѣ этихъ удачныхъ полетовъ, отношеніе къ „Муромцамъ“ рѣзко измѣнилось. Штабъ Сѣверо-Западнаго фронта, ранѣе отказавшійся принять къ себѣ „Илью Муромца II“, 14 марта 1915 года запрашиваетъ Начальника Штаба Верховнаго Главнокомандующаго:

„Прошу не отказать увѣдомить, можно ли разсчитывать на зачисленіе аппарата типа „Илья Муромецъ Кіевскій“ Эскадры Воздушныхъ Кораблей, въ составъ войскъ Сѣверо-Западнаго фронта“.



Германскіе окопы въ Восточной Пруссіи. Снято съ возд. кор. „Илья Муромецъ III“ во время боевого полета 7 марта 1915 г, въ 9 ч. 13 м. утра съ высоты 2600 метровъ.

Ставка Верховнаго Главнокомандующаго, обративъ вниманіе на успѣшные полеты „Муромца“, а также на то, что, какъ уже было упомянуто выше, забракованный во Львовѣ воздушный корабль „Илья Муромецъ I“ подъ управленіемъ Сикорскаго поднялся на высоту 2100 метровъ (подъ управленіемъ его командира онъ достигалъ высоты лишь 1350 метровъ) — въ мартѣ 1915 года изъяла Эскадру Воздушныхъ Кораблей изъ вѣдѣнія Полевого Генералъ-Инспектора Авіаціи и подчинила ее непосредственно Начальнику Штаба Верховнаго Главнокомандующаго.

Особенно лестныя для „Муромцевъ“ заключенія дали Штабъ I Арміи и Комендантъ Ново-Георгіевской крѣпости генералъ Бобырь*).

Штабъ 1-ой Арміи телеграфировалъ Полевому Генералъ-Инспектору Авіаціи:

„Аппаратъ „Илья Муромецъ Кіевскій“ выполнилъ шесть боевыхъ полетовъ по заданію штаба, причемъ ему ставились задачи не только по развѣдкѣ, но и по разрушенію желѣзно-дорожныхъ станцій. Развѣдка дала цѣнные результаты, благодаря удобству наблюденія и возможности фотографировать каждое наблюденіе. По полученнымъ агентурнымъ свѣдѣніямъ, бросаніе бомбъ въ желѣзно-дорожныя станціи дало хорошіе результаты. Опытъ уже первыхъ полетовъ показалъ, что отъ этого аппарата можно ожидать очень крупныхъ результатовъ, какъ по развѣдкѣ, такъ и по метанію бомбъ. Полеты производились на высотѣ 3200 метровъ и продолжительность ихъ до 4½ часовъ. Полагаю, что этотъ типъ аппаратовъ по своимъ боевымъ качествамъ заслуживаетъ всяческаго поощренія и будущая боевая работа ихъ будетъ всецѣло зависѣть отъ того насколько отряды будутъ обезпечены личнымъ составомъ хорошихъ летчиковъ“...

Комендантъ крѣпости Ново-Георгіевскъ далъ слѣдующій отзывъ о Муромцахъ:

„Полеты показали крупное преимущество воздушнаго корабля „Илья Муромецъ“ по сравненію съ самолетами другихъ образцовъ.

Развѣдка съ „И. М.“ ведется съ особой тщательностью вслѣдствіе, какъ удобства наблюденія, такъ и возможности фотографировать, что вмѣстѣ съ тѣмъ придаетъ развѣдкѣ большую достовѣрность.

Развѣдка можетъ вестись также съ большимъ спокойствіемъ и увѣренностью, такъ какъ высота полетовъ (при послѣднихъ полетахъ свыше 3-хъ верстъ, притомъ сравнительно легко набираемая и легко сохраняемая) дѣлаетъ „Илью Муромца“ почти неуязвимымъ даже для устроенныхъ съ цѣлью пораженія воздушныхъ приборовъ — пушекъ.

Развѣдка, можетъ быть наконецъ весьма глубокой и длительной такъ какъ при большой грузоподъемности, т. е. большихъ запасахъ бензина и масла и значительной скорости полетовъ, „Илья Муромецъ“ можетъ долго держаться въ воздухѣ и захватываетъ болѣе обширное пространство.

Одновременно со всѣмъ изложеннымъ, имѣя грозное вооруженіе и неся большіе запасы бомбъ, „Илья Муромецъ“ является грознымъ наступательнымъ орудіемъ, причемъ удобство обращенія съ вооруженіемъ — полное, а мѣткость метанія бомбъ**), какъ на полетахъ въ Яблоннѣ, такъ

---

*) Начальникомъ Штаба Ново-Георг. Крѣпости въ то время былъ проф. Военной Академіи, Ген. Шт. ген.-лейт. Ельчаниновъ.

**) Точность попаданія бомбъ съ „Ильи Муромца“ зависѣла отъ сконструированнаго И. И. Сикорскимъ и усовершенствованнаго впослѣдствіи шт.-кап. А. А. Наумовымъ и шт.-кап. В. А. Ивановымъ (независимо одинъ отъ другого) прицѣльнаго прибора. Надъ усовершенствова-

и при боевыхъ развѣдкахъ — получилась болѣе чѣмъ удовлетворительная. Необходимо еще прибавить удобство помѣщенія самихъ летчиковъ надежность дѣйствія, всегда хотя бы части двигателей, легкость исправленія всѣхъ поврежденій на ходу и крайнюю трудность для непріятеля опредѣлить разстояніе до „Муромца" вслѣдствіе непривычно большихъ его размѣровъ, дающихъ обманчивое впечатлѣніе несуществующей близости къ нему.

Уже приведенные три боевыхъ полета вполнѣ показали, какихъ крупныхъ послѣдствій можно ожидать отъ самолетовъ образца „Илья Муромецъ", который въ настоящее время, при учебныхъ полетахъ въ Яблоннѣ, показалъ значительное преимущество, даже по сравненію съ испытаннымъ боевой работой „Ильею Муромцемъ Кіевскимъ" и такимъ образомъ для боя обѣщаетъ еще больше („Илья Муромецъ III").

Взятые у Прасныша нѣмецкіе летчики показали, что имъ извѣстно о существованіи у насъ большихъ самолетовъ, и что въ Германіи сильно ощущается недостатокъ таковыхъ. Замѣчено также, что съ тѣхъ поръ, какъ на аэродромѣ установлено дежурство одного изъ воздушныхъ кораблей, германскіе аэропланы до 6 марта не появлялись близь аэродрома.

Въ заключеніе необходимо добавить, что даже считавшійся наименѣе годнымъ для полетовъ „Илья Муромецъ I", простоявшій въ Брестѣ и Львовѣ, въ Яблоннѣ взялъ при 70 пудахъ нагрузки и будучи далеко неисправнымъ высоту 2200 метровъ, менѣе, нежели въ 1 часъ времени и выказалъ прекрасныя качества въ смыслѣ поворотливости, скорости хода и быстроты подъема и спуска.

Вообще полагаю, что воздушные корабли „Ильи Муромцы" окажутся весьма хорошими для боевой работы, когда окончательно обучится полетамъ ихъ личный составъ, что ведется весьма усердно. Если даже не признавать сейчасъ этихъ воздушныхъ кораблей вполнѣ совершенными, то всеже сдѣланъ громадный шагъ впередъ въ дѣлѣ завоеванія воздуха, проложенъ путь къ дальнѣйшему улучшенію, и честь этого успѣха, къ большой нашей гордости, принадлежитъ и всегда будетъ принадлежать Россіи"...

Изъ всѣхъ полетовъ „Ильи Муромца Кіевскаго", относящихся къ тому же времени, заслуживаетъ упоминанія полетъ

ніемъ этого прибора много работали также: артил. офицеръ возд. кор. „Илья Муромецъ III" пор. Гагуа (разбившійся въ бытность его въ Гатчинской Авіаціонной Школѣ въ 1916 г.) и мотористъ того же корабля ст. ун.-оф. Фогтъ (убитъ при гибели возд. кор. „Илья Муромецъ III", 2-го ноября 1915 года).

При бомбометаніи съ „Муромца" пользовались баллистическими таблицами проф. Г. А. Ботезата, опредѣлявшими уголъ прицѣла (сбрасыванія) по высотѣ и скорости аппарата. Пользованія этими таблицами въ закрытой кабинѣ „Муромца", было очень удобно. По отзывамъ артиллеристовъ эти таблицы давали очень точный первоначальный уголъ сбрасыванія.

Примѣчаніе автора.

18 марта 1915 года, давшій штабу 1-й арміи чрезвычайно цѣнныя данныя.

Въ срединѣ марта, австро-германское главное командованіе начало сосредоточивать свои силы въ Галиціи. Въ это время въ штабѣ нашей I-ой арміи были получены свѣдѣнія о переброскѣ нѣмцами на фронтъ этой арміи значительныхъ силъ. Обезпокоенный этимъ штабъ арміи далъ „Ильѣ Муромцу Кіевскому“ заданіе: подробно обслѣдовать тылъ противника, для обнаруживанія мѣстъ выгрузки войскъ, ихъ движенія и сосредоточенія.



Внутренность каюты боевого „Ильи Муромца“. По сторонамъ: кассеты съ бомбами для сбрасыванія. На полу у прицѣльнаго прибора, надъ люкомъ: арт. оф. шт.-кап. В. М. Журавченко.

Въ экипажъ „Ильи Муромца Кіевскаго“, состоявшій изъ командира: в. л., кап. Г. Г. Горшкова, его помощника в. л., поручика I. С. Башко и артиллер. офицера, шт.-кап. А. А. Наумова, вошелъ отъ развѣдывательнаго отдѣленія штаба 1-ой арміи Генер. штаба капитанъ А. А. фонъ-Гоерцъ. На кораблѣ было 32 пуда бензина, 6 пудовъ масла, 4 пулемета. (2—Виккерса и 2 ружья-пулемета Madsen'а) и 2 фотографическихъ аппарата (Потте и Ульянина). Полетъ продолжался 4 часа, совершенъ былъ на высотѣ 3200—3600 метровъ, покрыто было около 500 верстъ.

Для обслѣдованія была выбрана главнымъ образомъ пограничная съ Германіей полоса по линіи: Вилленбергъ, Нейденбургъ, Сольдау, Лаутенбургъ, Страсбургъ, Торнъ — пункты, гдѣ кончаются подходившія къ русской границѣ германскія желѣзнодорожныя линіи, по которымъ и должна была происходить переброска войскъ противника.

Отъ Торна полетъ продолжался вверхъ по теченію Вислы до Плоцка, затѣмъ въ направленіи на сѣверъ, далѣе на Млаву и дальше на востокъ; послѣ того „Муромецъ“ свернулъ на югъ и прошелъ обратно по линіи фронта арміи съ восточной ея окраины на западъ до Плоцка. Такимъ образомъ, была тщательно осмотрѣна прифронтовая полоса и тылъ противника въ въ этомъ раіонѣ. Главные пункты, всѣ города и крупныя мѣстечки были сфотографированы, причемъ произведено было около 50 снимковъ.



Германскіе летчики со сбитаго „Альбатроса“, взятые въ плѣнъ. м. Яблонна, близь Варшавы. Мартъ 1915 г.

Выяснено было съ несомнѣнностью, что ни о какой переброскѣ войскъ противника въ этомъ раіонѣ не могло быть и рѣчи.

Такимъ образомъ, стало ясно, что свѣдѣнія, полученныя штабомъ 1-ой арміи — были ложны. Наоборотъ, состояніе этого раіона во время полета, по сравненію съ данными предшествовавшихъ полетовъ, давало основаніе полагать, что съ этого участка переброшены куда-то значительныя силы.

Копія донесенія объ этомъ была отправлена въ Ставку Верховнаго Главнокомандующаго.

Моторы „Argus“, снятые съ „Ильи Муромца I“ переставлены были на „Илью Муромца III“, однотипный съ „Кіевскимъ“. Это дало возможность совмѣстной боевой работы двухъ воздушныхъ кораблей. Къ этому времени уже были подготовлены новые командиры.

„Илья Муромецъ Кіевскій“ подъ командою в. л., поручика Башко, съ помощникомъ командира в. л., поручикомъ М. В. Смирновымъ, артил. офицеромъ шт.-кап. Наумовымъ и прапорщикомъ Андреевымъ совершилъ 7 апрѣля 1915 года полетъ, во время котораго была разгромлена станція Сольдау. „Илья Муромецъ Кіевскій“ сдѣлалъ шесть круговъ надъ станціей, гдѣ въ тотъ моментъ находилось 15 поѣздныхъ составовъ. Кромѣ попаданій бомбъ въ эти составы, съ „Муромца“ былъ замѣченъ и сфотографированъ взрывъ стоявшаго подъ парами паровоза*). Во время полета вылѣзавшими на крыло шт.-кап. Наумовымъ и прап. Андреевымъ была исправлена лопнувшая трубка маслопровода одного изъ моторовъ.

Приблизительно черезъ полчаса послѣ этого налета „И М. Кіевскаго“, въ эту же станцію бросалъ бомбы „Илья Муромецъ III“ подъ командой воен. летч., шт.-кап. Бродовича. Этотъ воздушный корабль довершилъ разрушенія, сдѣланныя „И. М. Кіевскимъ“ и надо думать, вызвалъ тамъ еще большую панику: съ аппарата замѣченъ былъ удиравшій на всѣхъ парахъ паровозъ, очевидно опасавшійся участи паровоза, взорваннаго „И. М. Кіевскимъ“.

Въ этомъ полетѣ было сброшено обоими аппаратами болѣе 40 бомбъ, изъ коихъ 30 были по пуду вѣсомъ.

Изъ другихъ полетовъ, этихъ „Муромцевъ“ можно упомянуть о полетѣ 6 апрѣля, когда „Илья Муромецъ Кіевскій“ (ком. пор. Башко, пом. к-ра воен. летч., пор. М. В. Смирновъ, артил. офиц. пор. Ю. Г. Бойе) разгромилъ станцію Млаву, сбросивши туда 11 пудовыхъ и 6 — двадцатифунтовыхъ бомбъ. „Илья Муромецъ III“ (ком. в. л., шт.-кап. Бродовичъ, пом. к-ра воен. лет., пор. М. П. Спасовъ, артил. офиц. пор. Гагуа) въ этотъ полетъ побывалъ въ Плоцкѣ, гдѣ бывшій наканунѣ мостъ черезъ Вислу оказался разведеннымъ**), а кромѣ того

---

*) Въ изданной въ Сов. Россіи книгѣ Никольскаго: „Вопросы тактики бомбардировочной авіаціи“ приведена слѣдующая нѣмецкая сводка: „20 апрѣля 1915 г. въ 7 час. 15 мин. надъ Сольдау появился самолетъ „Сикорскій“ и нѣсколькими кругами сбросилъ 13 бомбъ. Въ составъ поѣзда попали двѣ бомбы. Одинъ паровозъ разрушенъ. Убито и ранено много желѣзно-дорожныхъ служащихъ и рядъ солдатъ“...

**) 5 апрѣля 1915 г. „Илья Муромецъ Кіевскій“ бросалъ въ этотъ мостъ, тогда еще наведенный, бомбы. Этими бомбами были разбиты двѣ стоявшія у моста баржи, а кромѣ того въ г. Плоцкѣ разрушены были два дома стоявшіе на набережной у моста.



Воздушный корабль „Илья Муромецъ Кіевскій", по возвращеніи изъ боевого полета въ Восточную Пруссію 18 марта 1915 г. Яблонна близь Кр. Ново-Георгіевскъ.



Экипажъ возд. кор. „Илья Муромецъ Кіевскій", послѣ боевого полета въ Восточную Пруссію 18 марта 1915 года. Слѣва направо: 1. Арт. офиц. шт.-кап. А. А. Наумовъ, 2. Командиръ: воен. лет., кап. Г. Г Горшковъ, 3. Ген. Штаба Капит. А. А. ф.-Гоерцъ (изъ Штаба 1-ой Арміи). 4. Пом. ком., воен. лет., пор. І. С. Башко. м. Яблонна.

бросалъ въ нѣмецкій аэродромъ въ Санникахъ бомбы. Этими бомбами уничтоженъ былъ ангаръ-палатка и поврежденъ стоявшій на аэродромѣ аэропланъ. На Бзурѣ „И. М. III“ подвергся сильнѣйшему артиллерійскому обстрѣлу. Болѣе серьезнымъ по своимъ послѣдствіямъ слѣдуетъ считать полетъ „Ильи Му-



Бомба, сброшенная съ возд. кор. „Илья Муромецъ Кіевскій“ надъ ст. Млавка. Снято въ моментъ бомбометанія въ полетѣ 6 апрѣля 1915 г.

ромца Кіевскаго“ и „И. М. III“, 11 апрѣля 1915 г. въ Восточную Пруссію, гдѣ въ г. Нейденбургъ, „И. М. Кіевскимъ“ было сброшено 11 пудовыхъ и одна пяти-пудовая бомба.

„Илья Муромецъ III“, полетѣвшій туда же на часъ позднѣе довершилъ разрушенія, сдѣланныя „И. М. Кіевскимъ“. Сброшенными бомбами была разрушена станція и вызваны въ го-

родѣ большіе пожары, продолжавшіеся всю ночь. Въ этомъ полетѣ принималъ участіе на „Ильѣ Муромцѣ III“, прибывшій наканунѣ изъ Ставки Верховнаго Главнокомандующаго подполк. Ген. Штаба Гаслеръ, оставшійся чрезвычайно довольнымъ полетомъ и его результатами. Надо думать, что вредъ причиненный „Муромцами“ непріятелю въ Нейденбургѣ былъ значителенъ, такъ какъ на другой день, утромъ на Яблонну былъ сдѣланъ налетъ шести нѣмецкихъ аэроплановъ. Бомбами, (въ



Снимокъ, сдѣланный съ возд. кор. „Илья Муромецъ“ во время полета въ Восточную Пруссію (г. Нейденбургъ). Весна 1915 г.

общей сложности 36), — сброшенными съ этихъ аэроплановъ были разбиты стекла въ домѣ управляющаго имѣнія гр. Потоцкой, и незначительно поврежденъ на аэродромѣ старый, не предназначавшійся для боевыхъ полетовъ „Илья Муромецъ V“. Человѣческихъ жертвъ не было.

Полетами „Муромцевъ“, а въ особенности разгромомъ

ими Сольдау, штабъ I-ой арміи остался очень доволенъ. Что эти полеты были не по нутру нѣмцамъ, показываетъ то, что въ Вилленбергѣ, Млавѣ, Сольдау и другихъ мѣстахъ этого раіона Восточной Пруссіи было обращено вниманіе на ихъ защиту и тамъ были установлены многочисленныя противоаэропланныя батареи*).

Всѣ эти полеты „Муромцевъ“ происходили въ Восточной Пруссіи, какъ разъ въ тѣхъ мѣстахъ, гдѣ въ августѣ 1914 года погибла армія генерала Самсонова. Нѣмцы пристегнули къ этой своей побѣдѣ надъ русскими имя Танненберга, хорошо имъ памятнаго съ 1410 года, когда славяне разбили тамъ на-голову тевтонскихъ рыцарей.

Вотъ что пишетъ фельдмаршалъ Гинденбургъ по этому поводу въ своихъ воспоминаніяхъ („Aus meinem Leben“. 1920):

„Tannenberg! Ein Wort schmertzlicher Erinnerungen für deutsche Ordensmacht, ein Jubelruf slavischen Triumphes, Gedächtnis frisch geblieben in der Geschichte trotz mehr als 500 jähriger Vergangenheit“...

(Танненбергъ! Слово, пробуждающее тяжелыя для могущества нѣмецкаго ордена воспоминанія, ликующій кликъ торжествующихъ славянъ, память, оставшаяся свѣжей въ исторіи, несмотря на свою болѣе чѣмъ пятисотлѣтнюю давность)...

Нѣмцы очевидно хотѣли именемъ Танненберга подчеркнуть свою побѣду—реваншъ надъ восточными славянами — русскими, которыхъ они помимо эпитета: „Sweinhund“, удостоивали еще названія: „навозъ для германской культуры“ (Dünger—Volk).

Итакъ „Ильи Муромцы“ это чисто русское самобытное оружіе, какъ бы отдали долгъ зазнавшимся тевтонамъ, посѣщая тѣ мѣста Восточной Пруссіи, гдѣ въ бою съ многочисленнымъ и сильнымъ технически противникомъ полегли русскіе полки, окруженные нѣмцами, принимая на себя ударъ и спасая столицу Франціи отъ стального нѣмецкаго кулака**).

---

*) Въ нѣмецкой сводкѣ (приведено по вышеупомянутой книгѣ Никольскаго) сообщалось: „Въ Млавѣ сброшено 13 бомбъ. 6 солдатъ убито, 16 ранено, есть потери лошадьми. Въ войскахъ ощущается недостатокъ зенитныхъ батарей.

**) Не будетъ излишнимъ вспомнить, что именно въ этихъ же мѣстахъ Восточной Пруссіи происходили въ войну 1806—1807 г. г. столкновенія русскихъ войскъ подъ начальствомъ гр. Бенигсена съ непобѣдимымъ до того времени Наполеономъ. Разница была въ то время въ томъ, что тогда Россія спасала Пруссію отъ разгрома ея французами.

Въ то время, какъ „Илья Муромецъ Кіевскій“ и „Илья Муромецъ III“ совершали описанные боевые полеты, на аэродромѣ въ м. Яблоннѣ шла подготовка другихъ „Муромцевъ“. На смѣну оказавшимся мало пригодными для „Муромцевъ“ моторовъ „Salmson“, прибыли англійскіе моторы: „Sunbeam“, на на которыхъ возлагались большія надежды. Къ сожалѣнію, и эти моторы дали немногимъ лучшіе результаты, чѣмъ „Salmson“, и далеко отставали отъ моторовъ „Argus“. „Илья Муромецъ“ съ моторами „Sunbeam“ достигалъ высоты 2900 метровъ и упорно не желалъ подниматься выше. За неимѣніемъ лучшаго, пришлось не только совершать на этихъ моторахъ учебные полеты, но и выполнять боевыя заданія. Воздушные корабли съ моторами „Sunbeam“: „Илья Муромецъ I“ (коман-



„Илья Муромецъ X“ на лыжахъ. Моторы Sumbeam. Зима 1915—16 года. Аэродромъ Кресты близъ Пскова.

диръ лейтенантъ Г. И. Лавровъ), „И. М. II“ (ком. — в. л. шт.-кап. А. В. Панкратьевъ) и „Илья Муромецъ V“ (ком. поручикъ Г. В. Алехновичъ) совершили въ іюнѣ и іюлѣ 1915 года нѣсколько боевыхъ полетовъ въ Ловичъ, Скерневицы, Единорожецъ, Цѣхановъ и другіе мѣста этого фронта.

Полетомъ ихъ, 4-VII выяснено было накопленіе очень большихъ силъ непріятеля на Наревскомъ фронтѣ.

Къ маю 1915 года штаты Эскадры Воздушныхъ Кораблей были нѣсколько расширены: вмѣсто семи „Муромцевъ“ положено было имѣть ихъ 10.

Началъ сказываться уже недостатокъ въ подготовленныхъ командирахъ воздушныхъ кораблей. Управленіе Полевого Генералъ-Инспекторъ Авіаціи и Воздухоплаванія послало для замѣ-

щенія должностей командировъ нѣсколькихъ офицеровъ воздухоплавательныхъ (не авіаціонныхъ) частей, оставшихся не у дѣлъ за расформированіемъ отрядовъ, управляемыхъ аэростатовъ-дирижаблей, т. к. эти аэростаты оказались совершенно непригодными для боевой работы.

Офицеры эти совершенно незнакомые не только съ управленіемъ „Ильею Муромцемъ", но и съ управленіемъ малыми аэропланами, вскорѣ были отчислены отъ Эскадры Воздушныхъ Кораблей.



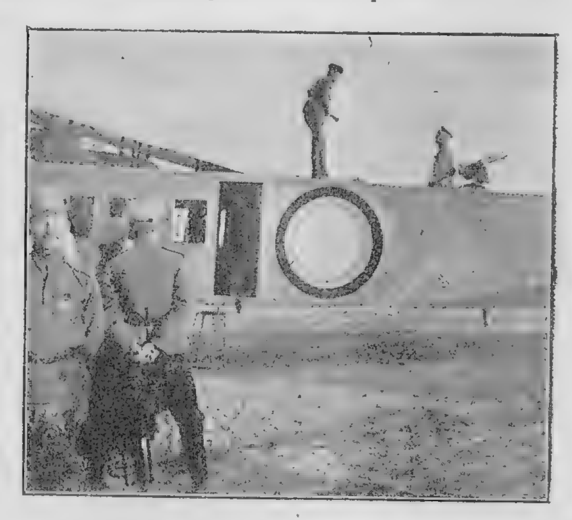
Сцена изъ аэродромной жизни. Шпіонъ, захваченный на противоаэропланной батареѣ. Яблонна. Весна 1915 г.

Среди немногихъ военныхъ летчиковъ, окончившихъ авіаціонную школу и прибывшихъ въ эскадру, былъ подпоручикъ Н. Г. Сѣверскій-Прокофьевъ, извѣстный опереточный артистъ, до того никогда не служившій въ военной службѣ. Увлекшись еще передъ войной авіаціей, онъ съ объявленіемъ войны просилъ о пріемѣ его въ военную службу. Онъ былъ переименованъ въ подпоручики и поступилъ въ Гатчинскую авіаціонную школу, откуда прибылъ въ Эскадру Воздушныхъ Кораблей. Въ то время онъ уже имѣлъ сыновей—офицеровъ, служившихъ въ гидроавіаціи.

Въ Эскадрѣ, подпор. Сѣверскій-Прокофьевъ пробылъ недолго, такъ какъ, будучи дежурнымъ по аэродрому, простудился, заболѣлъ воспаленіемъ легкихъ, былъ эвакуированъ и вскорѣ перешелъ изъ эскадры въ „легкую" авіацію.

11 мая 1915 года, „Илья Муромецъ Кіевскій" перелетѣлъ во Львовъ; полетъ этотъ продолжался 4 часа 15 минутъ. Нѣсколько позже, 14 мая перелетѣлъ туда же и „Илья Муро-

мецъ III“. Переброска этихъ двухъ лучшихъ воздушныхъ кораблей въ Галицію вызвана была тѣмъ, что германское командованіе сосредоточило тамъ свои силы, а армія наша, не имѣвшая въ то время, ни достаточной артиллеріи, ни патроновъ, ни даже винтовокъ, начала свое отступленіе съ Карпатъ. Эти два „Муромца“ много помогли нашимъ войскамъ своими полетами въ глубокій тылъ противника, развѣдками, разгромомъ своими бомбами станцій, штабовъ, складовъ противника. Этотъ періодъ ихъ дѣятельности нужно считать однимъ изъ наиболѣе яркихъ, какъ по той энергіи съ которой велась боевая работа, такъ и по результатамъ ея.



Осмотръ Вел. Княземъ Кирилломъ Владиміровичемъ возд. кор. „И. М. II“, 16 мая 1915 г. Аэродромъ въ м. Яблонна близъ Кр. Ново-Георгіевска. У пулемета: Великій Князь. Стоитъ на фюзеляжѣ: пом. ком. „И. М. II“, воен. лет., гв. шт.-кап. С. Н. Никольскій.

Къ сожалѣнію, командиръ „Ильи Муромца III“, в. л., шт.-кап. Бродовичъ, вскорѣ послѣ прибытія во Львовъ, подалъ рапортъ объ отчисленіи его отъ должности и переводѣ его въ „легкую“ авіацію. Сдѣлано это было имъ, не безъ вліянія штаба „легкой“ авіаціи, какъ уже было упомянуто выше не благоволившаго къ „Муромцамъ“ и Эскадрѣ Воздушныхъ Кораблей, изъятыхъ изъ его подчиненія.

Отказъ этого командира, серьезнаго летчика и прекраснаго офицера въ самый горячій моментъ, былъ новой палкой въ колеса, начавшей уже налаживаться работѣ „Муромцевъ“. Помимо того неблагопріятнаго впечатлѣнія, которое произвелъ этотъ отказъ на офицеровъ Эскадры Воз. Кораблей, выбытіе командира одного изъ лучшихъ „Муромцевъ“, въ то время, когда отъ послѣднихъ ожидалась особенно напряженная и от-

вѣтственная работа, не могло не произвести заминки въ боевыхъ полетахъ, такъ какъ съ одной стороны большинство офицеровъ Э. В. К., не имѣя еще твердо установившагося взгляда на „Муромцевъ“, невольно обращало свои взоры въ сторону легкихъ аппаратовъ, а подготовленныхъ для замѣщенія отвѣтственной должности командира „Ильи Муромца“ летчиковъ въ то время было еще очень мало.

ГЛАВА V.

Боевая работа „Муромцевъ“ въ Галиціи. Взрывъ „И. М. Кіевскимъ“ австрійскаго поѣзда со снарядами. Бой этого воздушнаго корабля съ непріятельскими истребителями. „Илья Муромецъ III“ и его боевая работа. Отношеніе войсковыхъ частей къ „Муромцамъ“. Гибель „Ильи Муромца III“.

Весною 1915 года австро-германцы повели энергичное наступленіе на фронтѣ нашей третьей Арміи (К—ій генералъ Лешъ). Прибывшіе въ Львовъ два воздушныхъ корабля: „Илья Муромецъ Кіевскій“ и „Илья Муромецъ III“, очень помогли штабу этой Арміи, производя развѣдки въ глубокомъ тылу противника*), зорко слѣдя за передвиженіями и группировкой силъ противника. Легкіе аппараты того времени были не въ силахъ проникать глубоко за линію фронта противника и только „Муромцы“ могли, совершая продолжительные полеты въ глубокомъ тылу у непріятеля, доставлять точныя свѣдѣнія о переправахъ черезъ рѣку Санъ, о количествѣ поѣздныхъ составахъ и движеніи поѣздовъ на станціяхъ желѣзныхъ дорогъ подходившихъ къ нашей границѣ, о появленіи новыхъ аэродромовъ, скопленіи обозовъ и т. д.

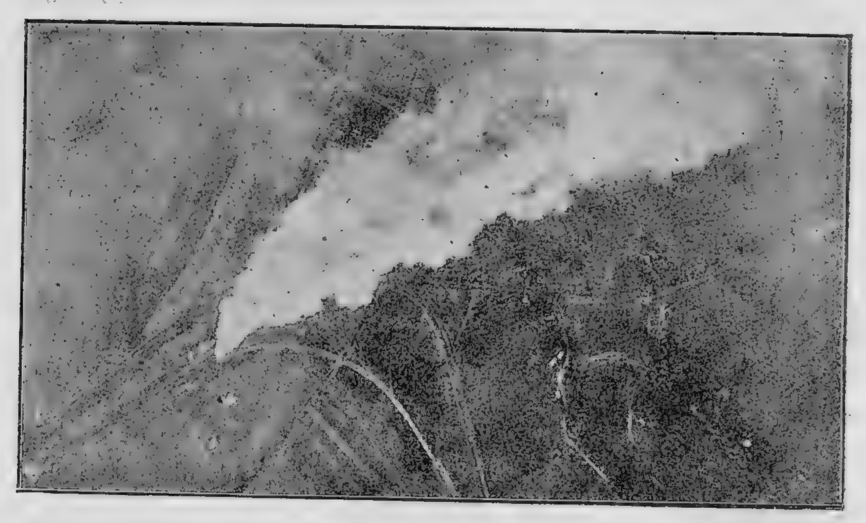
Благодаря этой развѣдкѣ, штабъ III-ей Арміи имѣлъ ясную и подробную картину того, что происходило у врага не только на передовыхъ позиціяхъ, но и въ тылу. Кромѣ этой чрезвычайно важной и очень цѣнившейся штабомъ третьей арміи развѣдки, „Муромцы“ громили своими большими бомбами важные тыловые пункты противника, главнимъ образомъ желѣзно-дорожныя станціи съ многочисленными поѣздными составами, склады, обозы и пр.

Во время одного изъ такихъ полетовъ 14 іюня 1915 года,

---

*) По словамъ корреспондента одной изъ газетъ, захватъ 15000 плѣнныхъ нашей арміей подъ Люблиномъ въ 1915 г. былъ выполненъ на основаніи свѣдѣній добытыхъ развѣдкой „Ильи Муромца“.

„Ильею Муромцемъ Кіевскимъ" былъ взорванъ на станціи Пржеворскъ, къ югу отъ Ярославова, непріятельскій поѣздъ со снарядами. Полетъ этотъ продолжался четыре часа. „И. М. Кіевскій" произвелъ развѣдку въ раіонѣ рѣки Сана, сбросилъ три бомбы въ окопы у Лежайска, а затѣмъ сдѣлавъ четыре круга надъ станціей Пржеворскъ, сбросилъ семь бомбъ въ большіе поѣздные составы находившіеся на путяхъ станціи. Въ то время тамъ находилось пять такихъ составовъ; вслѣдъ за взрывомъ одной изъ попавшихъ въ поѣздъ бомбъ, съ „Муромца" замѣчены были громадные языки пламени и клубы дыма, окутавшіе черезъ нѣсколько минутъ все мѣсторасположеніе станціи, а кромѣ того ясно видны были дымки отъ разлетав-



Взрывъ австрійскаго поѣзда со снарядами на ст. Пржеворскъ, (Вост. Галиція) произведенный возд. кор. „Илья Муромецъ Кіевскій" 14 іюня 1915 г. Снято съ высоты 3000 метровъ.

шихся во всѣ стороны и рвавшихся въ воздухѣ снарядовъ. Показаніемъ плѣнныхъ, а позднѣе изъ нѣмецкихъ газетъ было установлено, что этимъ взрывомъ было уничтожено по крайней мѣрѣ 30000 снарядовъ.

Кромѣ значительныхъ у непріятеля потерь въ людяхъ, „Муромцемъ" были произведены большія разрушенія на станціи и желѣзнодорожныхъ путяхъ, вызвавшіе перерывъ сообщенія въ этомъ раіонѣ. Панику возникшую при налетѣ „Муромца" не трудно себѣ представить. За этотъ полетъ командиръ возд.

кор. „Илья Муромецъ Кіевскій“, в. лет., поручикъ І. С. Башко и артиллерійскій офицеръ этого корабля шт.-кап, А. А. Наумовъ награждены были орденомъ Георгія 4-ой степени, помощникъ командира воен. лет., поручикъ М. В. Смирновъ — Георгіевскимъ оружіемъ, а мотористъ ст. ун.-оф. Шкудовъ — Георгіевскимъ крестомъ. Это были первые Георгіевскіе кавалеры въ Эскадрѣ Воздушныхъ Кораблей.

Непріятелю, само собою разумѣется, не могли нравиться подобные безнаказанные налеты „Муромцевъ“, но его зенитныя батареи не причиняли „Муромцамъ“, летавшимъ на высотѣ свыше 3000 метровъ, никакого вреда, а въ то время нѣмецкіе истребители предпочитали держаться на почтительномъ разстояніи отъ нашего хорошо вооруженнаго воздушнаго богатыря. Это вызвало со стороны экипажа „Муромцевъ“ извѣстную безпечность, вообще свойственную русской натурѣ и едва не обошлось очень дорого „Ильѣ Муромцу Кіевскому“. Привыкшій къ совершенно безнаказанно проходившимъ для него полетамъ даже въ глубокомъ тылу противника, экипажъ воздушнаго корабля „Илья Муромецъ Кіевскій“, желая взять съ собою больше „полезнаго груза“ — бомбъ, взялъ вмѣсто трехъ или четырехъ полагавшихся ему пулеметовъ, лишь одно ружье-пулеметъ Madsen'a и одинъ карабинъ*). Возвращавшаяся изъ боевого полета 6 іюля 1915 г., „Илья Муромецъ Кіевскій“ былъ атакованъ тремя непріятельскими аэропланами типа: „Brandenburg“, въ 45 верстахъ отъ линіи нашего фронта, въ тылу у противника надъ м. Шебржешинъ (къ югу отъ линіи Красноставъ—Холмъ). Одинъ изъ этихъ аппаратовъ, пользуясь своимъ преимуществомъ въ скорости, прошелъ незамѣченнымъ вначалѣ съ „Муромца“ подъ этимъ послѣднимъ и, пойдя встрѣчнымъ курсомъ, открылъ огонь изъ пулемета съ очень близкаго разстоянія. Съ „И. М. Кіевскаго“ ясно можно было видѣть лица летчика и наблюдателя непріятельскаго аэроплана. Послѣ отвѣтныхъ выстрѣловъ съ „Кіевскаго“, чуть не въ упоръ, непріятельскій аппаратъ рѣзко скользнулъ на крыло и пошелъ внизъ „падающимъ листомъ“. Два другіе непріятельскіе аэро-

*) Въ то время считали, не будучи достаточно освѣдомленными о состояніи нѣмецкой авіаціи, что на высотѣ 3500 метровъ, на которой леталъ „И. М.“, нѣмецкіе легкіе аппараты не смогутъ атаковать „Муромца“. Облегченный пулеметъ Виккерса вѣсилъ около 70 фунтовъ, при немъ имѣлись кассеты на 125—250 патроновъ.

плана держались послѣ этого на почтительномъ отъ „Муромца“ разстояніи и идя параллельнымъ ему курсомъ, продолжали обстрѣливать довольно безрезультатно нашъ воздушный корабль.

Въ этомъ бою „Илья Муромецъ Кіевскій“ получилъ до 60 пробоинъ, пробиты были масляные баки, радіаторы, разбиты были стекла въ передней части каюты, повреждены бензиновые баки и выведены изъ строя два мотора. Несмотря на ра-



Снимокъ съ возд. кор. „Илья Муромецъ“ во время его боевого полета въ Вост. Галицію (г. Ярославовъ). На полотнѣ жел. дороги среди поѣздныхъ составовъ видны взрывы пяти бомбъ сброшенныхъ съ „И. М.“. Лѣто 1915 г.

ненія осколками разрывныхъ пуль, полученныя поручикомъ Башко въ голову и ногу, онъ благополучно довелъ аппаратъ до нашихъ позицій и спланировалъ, на болотистый лугъ возлѣ аэродрома XXIV авіаціоннаго отряда (командиръ в. л., поручикъ Мулько), когда уже надъ этимъ аэродромомъ стали и осталь-

ные два мотора. Это былъ первый планирующій спускъ „Ильи Муромца"; до того времени считали, что подобный спускъ на „Муромцѣ" невозможенъ или во всякомъ случаѣ очень опасенъ. При посадкѣ, колеса шасси увязли въ болотистомъ грунтѣ и у „Муромца" были поломаны: лѣвая половина шасси, 4 стойки, винтъ второго мотора, нѣсколько нервюръ и надтреснулъ правый задній лонжеронъ средняго отсѣка; поврежденія эти были исправлены втеченіе одного дня.

Въ виду интересныхъ подробностей этого воздушнаго боя — перваго у „Ильи Муромца", приводимъ полностью рапортъ объ этомъ полетѣ и. д. старшаго офицера Э. В. К. капитана Горшкова:

Начальнику Эскадры Воздушныхъ Кораблей 6 іюля 1915 г.
№ 125 гор. Влодава.

Представляю свѣдѣнія о полетѣ сего числа Воздушнаго Корабля „Илья Муромецъ Кіевскій".

Составъ экипажа: Командиръ: Поручикъ Башко.
Помощникъ: Поручикъ Смирновъ.
Артил. офицеръ: Шт.-кап. Наумовъ.
Мотористъ: вольноопр. мл. у.-оф. Лавровъ.

Нагрузка: Бензина 30 пуд., масла 6 пуд., бомбъ пудовыхъ: 10 штукъ, 25-ти фунтовыхъ — 5 штукъ, зажигательныхъ снарядовъ 12 шт., ружье-пулеметъ, карабинъ, 260 патроновъ. Общая нагрузка: 71 пудъ.

Путь слѣдованія: Влодава — р. Бугъ — восточнѣе дер. Грабовецъ — Унувъ — Бѣлжецъ — Шебржешинъ — Красноставъ — Холмъ.

Взлетъ въ 4 ч. утра, спускъ въ 8 ч. утра, — продолжительность 4 часа.

Результатъ развѣдки: около д. Гостынное замѣчены 3 батареи; къ сѣв.-зап. отъ Унува — аэродромъ — 7 палатокъ, тамъ же противоаэропланная батарея. На стан. Любыча — 3 подвижныхъ состава по 50 вагоновъ; въ д. д. къ сѣв. отъ Унува около 400 повозокъ; еще сѣвернѣе раіонъ до передовыхъ позицій свободенъ отъ обозовъ; движеній въ этомъ раіонѣ не было никакихъ; въ Шебржешинѣ — небольшой обозъ около 60 повозокъ.

Бомбометаніе: бомбы сброшены: 5 въ аэродромъ у Унува, 4 — попали въ обозы возлѣ ст. Бѣлжецъ; 5 бомбъ сброшено на ст. Любыча; зажигательные снаряды — 12 шт. брошены въ поля къ югу отъ Шебржешина.

Въ полетѣ на высотѣ 3200—3500 метровъ, корабль былъ аттакованъ тремя нѣмецкими аппаратами. Первый изъ нихъ былъ замѣченъ въ нижній люкъ, причемъ онъ былъ метровъ на 50 ниже корабля. Корабль въ это время находился надъ Шебржешиномъ, верстахъ 40 отъ передовыхъ позицій подъ управленіемъ пор. Смирнова. Тотчасъ же пор. Смирновъ былъ смѣненъ пор. Башко. Нѣмецкій аппаратъ, обладая большой

скоростью и запасомъ мощности быстро обогналъ корабль и оказался метровъ на 50 выше съ правой стороны спереди, открывъ пулеметный огонь по кораблю. Въ гондолѣ корабля въ это время работа чиновъ экипажа распредѣлилась слѣдующимъ образомъ: Поручикъ Смирновъ находился возлѣ командира, шт.-кап. Наумовъ открылъ огонь изъ ружья-пулемета и вольноопредѣляющійся Лавровъ — изъ карабина. При первой аттакѣ, пулеметнымъ огнемъ съ непріятельскаго аппарата были пробиты оба верхнихъ бака съ бензиномъ, фильтръ правой группы моторовъ, радіаторъ 2-го мотора, перебиты обѣ бензинопроводныя трубки лѣвой группы моторовъ, стекла двухъ переднихъ оконъ правой стороны и раненъ въ голову и ногу командиръ корабля поручикъ Башко. Такъ какъ бензинопроводы къ лѣвымъ моторамъ оказались перебитыми, то тотчасъ же лѣвые краники отъ бензиновыхъ баковъ были закрыты и выключенъ лѣвый бакъ. Дальше полетъ корабля былъ на 2-хъ правыхъ моторахъ. Нѣмецкій аппаратъ послѣ того, какъ первый разъ пересѣкъ дорогу, попытался вторично аттаковать корабль съ лѣвой стороны, но встрѣченный пулеметнымъ и ружейнымъ огнемъ съ корабля рѣзко перевернулся направо и съ громаднымъ креномъ быстро пошелъ на сниженіе по направленію къ Замостью.

Послѣ отбитія аттаки пор. Смирновъ замѣнилъ командира, поручика Башко, которому вольноопредѣляющимся Лавровымъ была сдѣлана персвязка. Послѣ перевязки пор. Башко опять сталъ управлять кораблемъ, поручикъ Смирновъ и вольноопр. Лавровъ по очереди закрывали руками отверстія фильтра правой группы и принимали мѣры къ сохраненію оставшагося бензина въ бакахъ для продолженія полета. При отраженіи аттаки перваго аппарата изъ ружья-пулемета выпущена полностію кассета въ 25 штукъ, изъ второй кассеты удалось выпустить всего 15 штукъ, затѣмъ внутри магазина заклинился патронъ и дальнѣйшая стрѣльба изъ него была совершенно невозможна*). Вслѣдъ за первымъ аппаратомъ тотчасъ же появился слѣдующій нѣмецкій аппаратъ, который пролетѣлъ только одинъ разъ выше корабля слѣва и обстрѣлялъ его изъ пулемета, при чемъ былъ пробитъ маслянный бакъ 2-го мотора. По этому аппарату открылъ огонь изъ карабина поручикъ Смирновъ; вольноопр. Лавровъ находился въ передней каютѣ у фильтра, а шт.-кап. Наумовъ ремонтировалъ ружье-пулеметъ. Т. к. ружье-пулеметъ совершенно отказало въ дѣйствіи, то пор. Смирновъ передалъ карабинъ шт.-кап. Наумову, а самъ смѣнилъ вольноопр. Лаврова, принимая мѣры къ сохраненію бензина, т. к. вольноопр. Лавровъ отморозилъ обѣ кисти рукъ. Второй аппаратъ болѣе корабля не аттаковалъ. На линіи передовыхъ позицій, корабль былъ обстрѣлянъ изъ пулемета третьимъ нѣмецкимъ аппаратомъ, шедшимъ въ большомъ отдаленіи слѣва и выше корабля. Въ то же время по кораблю стрѣляла и артиллерія. Высота въ это время была 1400—1500 метр. При подходѣ къ гор. Холму на высотѣ 700 метровъ остановились и правые моторы, т. к. вышелъ весь запасъ бензина, поэтому пришлось сдѣлать вынужденный спускъ. Послѣдній былъ сдѣланъ въ 4—5 верст.

*) Какъ оказалось впослѣдствіи — сломалась планка отсѣчки отражателя.

отъ г. Холма около дер. Городище, возлѣ аэродрома 24-го авіаціоннаго отряда на болотистомъ лугу. При этомъ колеса шасси увязли до лыжъ и поломаны: лѣвая половина шасси, 4 стойки, винтъ 2-го мотора, нѣсколько нервюръ и надтреснулъ правый задній лонжеронъ средняго отсѣка.

При осмотрѣ корабля послѣ посадки, кромѣ вышепомянутыхъ обнаружены слѣд. поврежденія отъ пулеметнаго огня: пробитъ въ 2-хъ мѣстахъ винтъ 3-го мотора, перебитъ желѣзный подкосъ у того-же мотора, пробита крышка и повреждено магнето у 2-го мотора, пробита грузовая рама того-же мотора, передняя стойка у 2-го мотора и нѣсколько пробоинъ въ поверхностяхъ корабля. Спускъ произвелъ к-ръ корабля пор. Башко лично несмотря на пораненія.

Первоначальная перевязка была сдѣлана въ д. Городище, а затѣмъ пор. Башко былъ доставленъ въ лазаретъ всерос. зем. союза въ г. Влодавѣ. При этомъ у пор. Башко оказались слѣдующія пораненія: на правой ногѣ ниже колѣна 3 рваныхъ раны, одна рваная рана на ягодицѣ, одна на животѣ и большое количество раненій правой стороны головы.

И. д. Старшаго Офицера Эскадры Возд. Кораблей

Капитанъ Горшковъ.

Этотъ воздушный бой „Ильи Муромца Кіевскаго" былъ отмѣченъ слѣдующей телеграммой изъ Ставки Верх. Главнок. (за № 373) поручику Башко:

„Верховный Главнокомандующій повелѣлъ благодарить васъ и вашихъ боевыхъ сотрудниковъ за молодецкое дѣло. 10. 977. Янушкевичъ".

По приказанію Верх. Главнокомандующаго поручикъ Башко былъ представленъ къ производству въ слѣдующій чинъ, мотористъ, мл. унт. офицеръ изъ вольноопредѣляющихся А. М. Лавровъ представленъ къ производству въ прапорщики и кромѣ того награжденъ Георгіевскимъ Крестомъ 2-ой степени, а шт.-кап. Наумовъ и пор. Смирновъ представлены были къ очереднымъ наградамъ.

Телеграмма начальника боевого отряда кап. Горшкова объ этомъ воздушномъ боѣ, по повелѣнію Верх. Главнокомандующаго дословно была перетелеграфирована Государю Императору.

Въ то время аэродромъ „Ильи Муромца Кіевскаго" и „И. М. III" находился въ Влодавѣ, куда при отступленіи нашихъ войскъ перешли эти „Муромцы", пробывъ нѣкоторое время въ Люблинѣ.

Вскорѣ послѣ описаннаго воздушнаго боя „Илья Муромецъ Кіевскій" присоединился къ Эскадрѣ Воздушныхъ Кораблей и „Муромцамъ", находившимся въ то время въ г. Лидѣ, Виленской губерніи.

Оставшійся въ одиночествѣ „Илья Муромецъ III" продол-

жалъ нести на этомъ фронтѣ (третьей арміи) до глубокой осени 1915 года очень тяжелую и отвѣтственную службу. Бывали полеты вглубь непріятельскаго расположенія до 200 верстъ, продолжительностью свыше шести часовъ,

Этому воздушному кораблю была дана задача задерживать наступленіе непріятельскихъ войскъ. Задачу эту „Илья Муромецъ III“, подъ командой воен. летч., шт.-кап. Озерскаго выполнялъ по мѣрѣ своихъ силъ, бросая подъ страшнымъ огнемъ многочисленныхъ зенитныхъ батарей, по два раза въ день втеченіе недѣли бомбы въ станцію Бѣлжецъ (около Равы Русской) — конечный пунктъ желѣзной дороги, находившейся въ рукахъ австрійцевъ, не позволяя подвозить поѣзда днемъ. Послѣ эвакуаціи Брестъ-Литовска, „Илья Муромецъ III“ перелетѣлъ въ Слуцкъ, откуда продолжалъ свои налеты на занятые непріятелемъ: Картузъ-Березу, Скобелевскій Лагерь, Барановичи.

Работа этого воздушнаго корабля настолько цѣнилась штабомъ третьей арміи, что начальникъ штаба этой арміи ген.-м. Романовскій выразился однажды такъ: „дайте мнѣ три „Муромца“ и возьмите всѣ легкіе аппараты и я буду доволенъ“...

За боевую работу на этомъ фронтѣ по представленію штаба III Арміи Георгіевская Дума наградила офицерскій составъ „И. М. III“ георгіевскимъ оружіемъ.

Здѣсь умѣстно будетъ вспомнить, что кромѣ этой оцѣнки, которую давали высшіе штабы войскъ воздушнымъ кораблямъ „Илья Муромецъ“, эти послѣдніе пользовались большими симпатіями въ войскахъ стоявшихъ на позиціяхъ и порой очень недружелюбно настроенныхъ противъ нашей легкой авіаціи. Видя многочисленные аппараты противника, корректирующіе стрѣльбу вражеской артиллеріи и безнаказанно летавшіе надъ нашими позиціями, и не разбираясь въ томъ, что наши легкіе аппараты того времени не могли соперничать съ германскими, войска, стоявшіе въ окопахъ, объясняли эту относительную бездѣятельность нашей легкой авіаціи нежеланіемъ нашихъ летчиковъ рисковать собой.

Появленіе отдѣльныхъ „Муромцевъ“, шедшихъ напрямикъ во вражескій тылъ подъ ураганнымъ, хотя и безвреднымъ для „Муромцевъ“ огнемъ полевыхъ иногда даже тяжелыхъ, (но не зенитныхъ, противоаэропланныхъ) батарей противника, производило на наши войска очень сильное впечатлѣніе. Съ передовыхъ наблюдательныхъ пунктовъ иногда были видны взрывы

большихъ, бросаемыхъ „Муромцемъ“ бомбъ, и вызываемые ими пожары, поэтому „Муромцы“ и пользовались любовью нашихъ войскъ, въ раіонѣ которыхъ они появлялись. На аэродромѣ „Муромцевъ“ очень часто можно было видѣть не только отдѣльныхъ офицеровъ и нижнихъ чиновъ съ любопытствомъ, любовно осматривавшихъ большую русскую машину, но и отдѣльныя части войскъ. напр., учебныя команды полковъ.

Автору этихъ воспоминаній пришлось слышать восторженный отзывъ офицера одной изъ артиллерійскихъ бригадъ (кажется 78-ой), приписывавшаго „Муромцу“ спасеніе его батареи.



Разрывы снарядовъ, снятые съ возд. кор. „И. М. V“ во время обстрѣла его непріятельской артиллеріей въ полетѣ надъ дер. Опиногура (Цѣхановскаго у. Плоцкой губ). Лѣто, 1915 г.

Дѣло было гдѣ-то на Наревскомъ фронтѣ; наступавшіе на крѣпость Ново-Георгіевскъ нѣмцы развили чрезвычайно сильный артиллерійскій огонь по нашимъ позиціямъ и ихъ ближайшему тылу.

Огонь тяжелой германской артиллеріи былъ настолько силенъ, что наши части даже не могли отходить назадъ. Пролетавшій въ это время надъ германскими позиціями „Илья Муромецъ“ (повидимому это былъ „И. М. V“), бросавшій бомбы

въ непріятельскія батареи, привлекъ на себя огонь нѣмецкой артиллеріи этого участка и далъ возможность нашей батареѣ передохнуть и подвести передки къ орудіямъ.

Къ несчастью, 2 ноября 1915 года „Илья Муромецъ III“ погибъ подъ Барановичами въ мѣст. Прилукахъ, отъ не вполнѣ выясенныхъ причинъ. По мнѣнію капитана Горшкова, бывшаго однимъ изъ членовъ комиссіи, разслѣдовавшей причины катастрофы, одной изъ причинъ этой послѣдней могло быть то обстоятельство, что командиръ возд. корабля шт.-кап. Озерскій*), храбрый, дѣятельный и неутомимый летчикъ, желая дать „Муромцу“ большую скорость (таковая была около 120—130 килом. въ часъ), по своей иниціативѣ приказалъ снять добавочные рули, чѣмъ уменьшилъ устойчивость аппарата.

Въ этотъ роковой для него полетъ „Илья Муромецъ III“ имѣлъ на пять часовъ полета бензина и двадцать пять пудовъ бомбъ. Кромѣ командира на кораблѣ находились: помощникъ командира воен. летч., поручикъ М. П. Спасовъ, подполковникъ Звегинцевъ (членъ Государственной Думы) и мотористъ ст. унт.-оф. Фогтъ.

Надъ Барановичами „Муромецъ“ сбросилъ 8 бомбъ въ станцію желѣзной дороги и попалъ подъ жестокій огонь многочисленныхъ, противоаэропланныхъ батарей. Разрывавшимися очень близко отъ „Муромца“ снарядами, повидимому, были повреждены тросы, ведшіе къ эйлеронамъ (крылышки для устойчивости при поворотахъ). Замѣтивъ плохое дѣйствіе лѣваго эйлерона, шт.-кап. Озерскій сталъ поворачивать назадъ, дѣйствуя однимъ лишь рулемъ направленія. Снижаясь съ высоты 2800 метровъ, аппаратъ внезапно наклонился на лѣвую сторону и скользнулъ на крыло. Выравнить аппаратъ не удалось, онъ перешелъ на носъ, затѣмъ на пологій штопоръ и упалъ на на-

*) До поступленія въ Эскадру Возд. Кораблей т. е. до іюня 1915 г шт.-кап. Озерскій состоялъ инструкторомъ Гатчинской Офиц. Авіаціонной Школы. Несмотря на недоброжелательное отношеніе къ „Муромцамъ“, наблюдавшееся въ то время среди офицеровъ школы, онъ отказался отъ должности командира авіаціоннаго (легкаго) отряда, предпочевъ ему „Муромца“ находя, что именно на этомъ типѣ аппаратовъ можно принести наибольшую пользу на театрѣ военныхъ дѣйствій. До поступленія въ авіацію служилъ въ 1-мъ Лейбъ-Гренадерскомъ Императора Александра II полку.

шей территоріи, причемъ были убиты: шт.-кап. Озерскій, подполковникъ Звегинцевъ и унт.-оф. Фогтъ. Поручикъ Спасовъ уцѣлѣлъ какимъ-то чудомъ, хотя и получилъ очень тяжелыя переломы и поврежденія.

Пом. ком. возд. кор. „Илья Муромецъ III“ воен. лет., поручикъ М. П. Спасовъ, единственный изъ экипажа этого возд. корабля уцѣлѣвшій при катастрофѣ 2 ноября 1915 г. Рядомъ съ нимъ: завѣд. метеорол. частью Э. В. К., прап. М. М. Рыкачевъ.

Можно упомянуть, что имѣвшіяся на аппаратѣ динамитныя бомбы раскололись, но не взорвались.

Наши русскія авіаціонныя бомбы по наблюденіямъ во время полетовъ, по конструкціи своего ударнаго приспособленія и детонаціи были прекраснаго качества: не было случая, чтобы сброшенная съ „Муромца“ бомба не взорвалась.

Такъ погибъ одинъ изъ лучшихъ боевыхъ воздушныхъ кораблей Эскадры. Эта первая ея потеря произвела на всѣхъ очень тяжелое впечатлѣніе, однако она не ослабила энергіи тѣхъ, кто хотѣлъ работать не за страхъ, а за совѣсть надъ развитіемъ національнаго нашего оружія „Муромцевъ“ и бороться съ врагомъ до побѣднаго конца.

ГЛАВА VI.

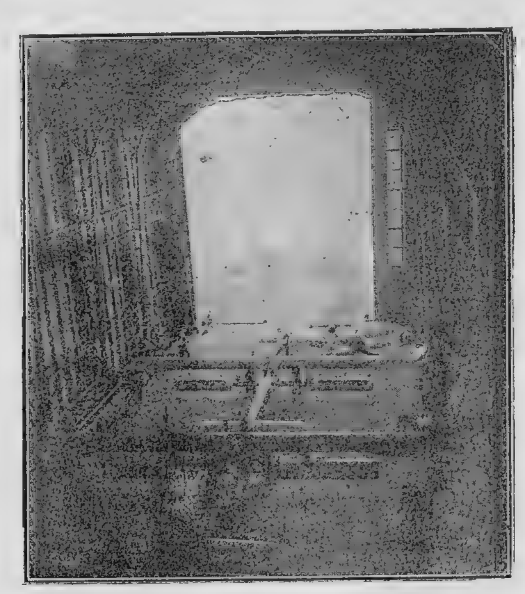
Оставленіе Варшавы. Переходъ Эскадры В. К. въ Бѣлостокъ и Лиду. Установка на „Ильѣ Муромцѣ II“ моторовъ русскаго производства. Подготовка „Муромцевъ“ къ боевой работѣ. Эвакуація Лиды. Переходъ во Псковъ. Интересъ проявлявшійся иностранцами по отношенію къ „Муромцамъ“. Расширеніе штатовъ Эскадры. Причины медленнаго развитія боевой работы „Муромцевъ“.

Въ началѣ іюля 1915 года, когда уже нѣмцы начали обстрѣлъ сѣверныхъ фортовъ Ново-Георгіевской крѣпости Эскад-

ра Воздушныхъ Кораблей покинула м. Яблонну (въ 16 верстахъ отъ крѣпости Ново-Георгіевскъ) и перешла сначала въ Бѣлостокъ, а затѣмъ въ г. Лиду Виленской губерніи.

Въ Лидѣ имѣлся прекрасный аэродромъ, эллингъ управляемаго аэростата: „Астра", мастерскія и казармы стоявшихъ тамъ въ мирное время авіаціонной и воздухоплавательной ротъ.

Это дало возможность не только продолжать работы по сборкѣ и ремонту воздушныхъ кораблей, но и организовать систематическія занятія съ офицерами эскадры по программѣ авіаціонныхъ школъ, а также приступить къ практическому и теоретическому ознакомленію съ пулеметами различныхъ системъ, проходить курсъ стрѣльбы и продолжать обученіе управленію „Муромцами" будущаго команднаго ихъ состава.



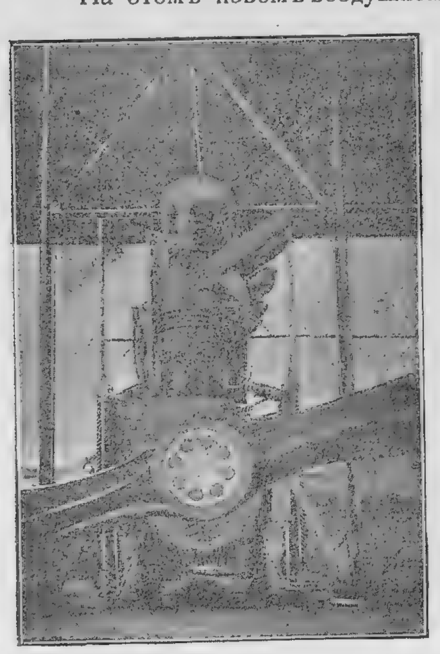
Эллингъ дирижабля „Астра". г. Лида. Іюль 1915 г. Впереди „Муромцевъ" видны малые аппараты Сикорскаго С—16.

20 іюля, въ день авіаціоннаго праздника (пророка Иліи) былъ освященъ новый „Илья Муромецъ II" (типъ или серія В), на которомъ были установлены изготовленные Русско-Балтійскимъ автомобильнымъ заводомъ въ Ригѣ первые русскіе авіаціонные моторы*). Уже первые полеты „Ильи Муромца II" съ этими моторами русскаго, а не иноземнаго производства дали

*) Русско-Балтійскіе авіаціонные моторы, автомобильнаго типа, шестицилиндровые съ водянымъ охлажденіемъ, радіаторы послѣдняго расположены были у нихъ по сторонамъ мотора. Они имѣли двойное зажиганіе и смазку; пускъ въ ходъ пусковымъ магнето. Сконструированы были эти моторы служившимъ на Р.-Балт. автомобильномъ заводѣ въ Ригѣ инженеромъ Кирѣевымъ.

прекрасные результаты и показали громадную разницу между ними и моторами „Salmson", „Sunbeam" не въ пользу послѣднихъ. Эти русскіе моторы не только не уступали нѣмецкимъ моторамъ „Argus", но въ нѣкоторыхъ отношеніяхъ превозошли ихъ. „Илья Муромецъ" съ нагрузкой въ 50 пудовъ при первомъ полетѣ легко достигъ высоты 3450 метровъ.

На этомъ новомъ воздушномъ кораблѣ „Илья Муромецъ II" были произведены опыты сбрасыванія громадной, вѣсомъ въ 25 пудовъ бомбы (400 килограммъ). Отдѣленіе отъ аппарата такой значительной тяжести совершенно не ощущалось на „Муромцѣ". Бомба эта представляла основательное сооруженіе, вышиною около трехъ аршинъ (2-хъ метровъ); при паденіи на землю эта бомба зарылась на глубину $1^1/_2$ сажени. Снаряжена она была пескомъ, но легко можно себѣ представить ту воронку, которая образовалась бы отъ взрыва приблизительно 20 пудовъ тротила.

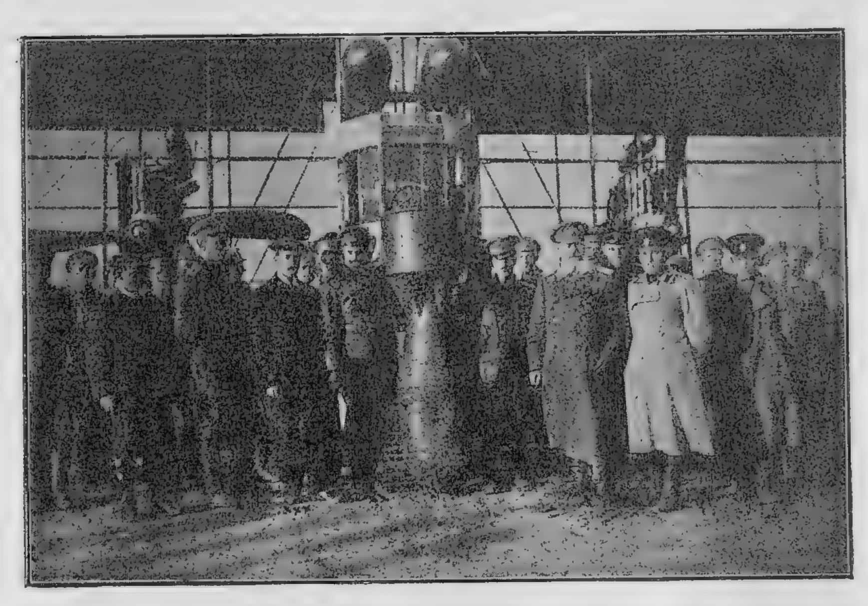


Авіаціонный шестицилиндровый моторъ Русско-Балт. вагоностроительнаго и автомобильнаго завода въ Ригѣ, установленный на возд. кор. „И. М. II". г. Лида. Іюль, 1915 г.

Послѣ эвакуаціи и паденія крѣпостей Ковны, Ново-Георгіевска, Брестъ-Литовска, оставленія Вильны, въ августѣ 1915 года, „Муромцы" должны были оставить Лиду.

Въ виду наступленія германскихъ войскъ на сѣверномъ фронтѣ подъ Ригой, „Муромцы" были направлены туда, а базой для нихъ былъ избранъ Псковъ. Шесть „Муромцевъ": „Илья Муромецъ I", „И. М. II", „И. М. IV", „И. М. V", „И. М. VI" и „И. М. Кіевскій" совершили 14 августа 1915 года перелетъ изъ Лиды во Псковъ, покрывъ разстояніе около 600

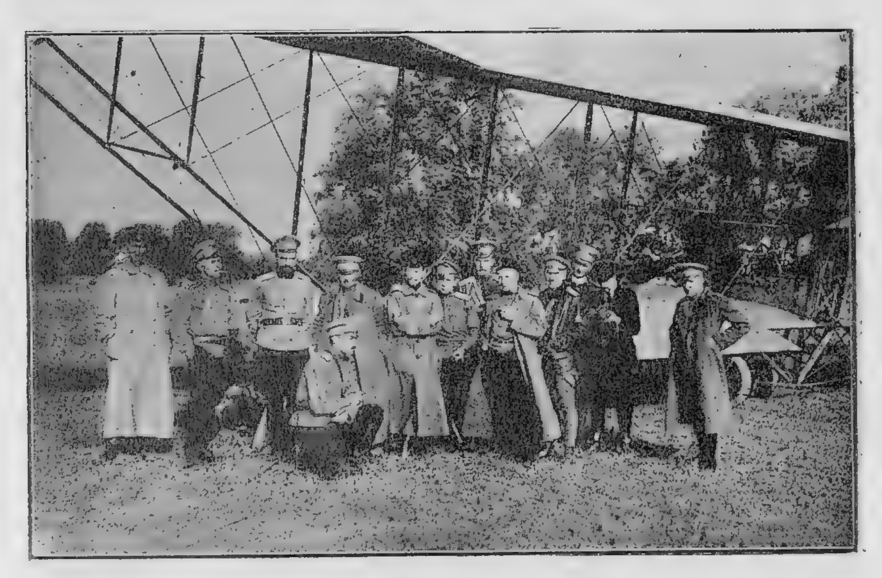
верстъ. Летѣть пришлось при отвратительной погодѣ, въ туманѣ и дождѣ. У большинства командировъ сказалась непривычка летѣть по компасу. Лишь „Илья Муромецъ I", подъ командой лейтенанта Г. И. Лаврова, хорошо знакомаго съ вожденіемъ корабля въ морѣ по компасу, а кромѣ того совершившаго съ И. И. Сикорскимъ перелетъ изъ Петрограда въ Кіевъ, когда пришлось летѣть въ сплошныхъ облакахъ, пошелъ надъ облаками и благополучно спустился во Псковѣ. „Илья Муромецъ Кіевскій", командиръ котораго шт.-кап. Башко не вполнѣ



Воздушный корабль „Илья Муромецъ II" (серія В) съ моторами Русско-Балт. Завода передъ полетомъ. Въ срединѣ 25-ти пудовая бомба. *) Нач. Э. В. К. г.-м. М. В. Шидловскій. **) Ком. возд. кор. воен. лет., шт.-кап. А. В. Панкратьевъ. ***) И. И. Сикорскій, слѣва отъ него пом. ком. воен. лет., гв. шт.-кап. С. Н. Никольскій и конструкторъ Р. Б. моторовъ инженеръ Кирѣевъ. г. Лида. Іюль, 1915 г.

довѣряя компасу и опасаясь залетѣть къ нѣмцамъ, продвинувшимся въ то время уже за Вильно, летѣлъ подъ облаками, иногда на высотѣ не превышавшей 100 метровъ и прибылъ во Псковъ одновременно съ Ильею Муромцемъ I", совершивъ путь отъ Лиды до Пскова втеченіе 5 час. 15 минутъ. „Илья Муромецъ V" (командиръ — поручикъ Г. В. Алехновичъ) опустился въ 20 верстахъ отъ Пскова въ какомъ-то имѣніи. „Илья

Муромецъ II“ (командиръ в. л., — шт.-кап. А. В. Панкратьевъ) сбился съ дороги и сѣлъ въ Ново-Свѣнцянахъ. Впрочемъ, всѣ эти „Муромцы“ хотя и съ вынужденнымъ спускомъ, благополучно достигли Пскова. Лишь „Илья Муромецъ IV“ (ком. в. л., пор. М. В. Смирновъ, задержался на нѣкоторое время въ Рѣжицѣ, какъ видно, бывшей для „Муромцевъ“ фатальной, судя по перелету въ Дѣйствующую Армію воздушныхъ кораблей „Ильи Муромца I“ и „И. М. II“ осенью 1914 года.



Группа офицеровъ Эск. Возд. Кораблей. Стоятъ слѣва направо: Механикъ Н. В. Сиротининъ, Воен.-мор. лет., лейт. Г. И. Лавровъ, воен. лет., шт.-кап. А. В. Панкратьевъ, пор. Г. В. Алехновичъ, шт.-кап. Чечулинъ, воен. лет., пор. А. М. Констенчикъ, пор. Кржичковскій, воен. лет., пор. Лукинскій, мех. Кисель, шт.-ротм. А. В. Середницкій, И. И. Сикорскій, пор. Павловъ. Стоитъ на колѣнѣ пор. Лойко. Аэродромъ при г. Лидѣ, іюль, 1915 г.

При пролетѣ „Муромцевъ“, летѣвшихъ сравнительно низко и сильно шумѣвшихъ своими моторами, въ Островскомъ уѣздѣ, Псковской губерніи, крестьяне, никогда не видавшіе аэроплановъ, въ паникѣ спасались въ лѣса.

Въ сентябрѣ часть „Муромцевъ“ перелетѣла въ м. Зегевольдъ подъ Ригой, а 16 сентября они уже бросали бомбы въ Митаву занятую нѣмцами.

5 октября три „Муромца“: „И. М. II“, И. М. V“ и

„И. М. IX“, сдѣлали налетъ на станцію Фридрихштадтъ, гдѣ сбросили 48 бомбъ вѣсомъ по одному пуду, а „Илья Муромецъ II“, сбросилъ бомбу въ пятьнадцать пудовъ вѣсомъ, разрушившую до основанія два дома. Въ этомъ полетѣ впервые принялъ участіе „Илья Муромецъ IX“ подъ командой капитана Р. Л. Нижевскаго. Послѣдній незадолго передъ тѣмъ поступилъ въ Эскадру Возд. Кораблей; ранѣе онъ состоялъ въ постоянномъ составѣ Воздухоплавательной Школы и командовалъ управляемымъ аэростатомъ. Онъ сдѣлался однимъ изъ лучшихъ лет-

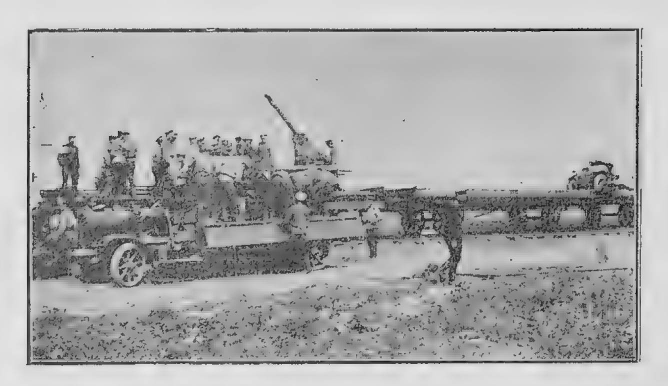


г. Псковъ. Снимокъ, сдѣланный съ возд. кор. „Илья Муромецъ“ съ высоты 300 метровъ. Сент. 1915 г.

чиковъ на „Муромцѣ“; былъ однимъ изъ первыхъ инструкторовъ Школы Эскадры и предсѣдателемъ технической комиссіи по пріемкѣ воздушныхъ кораблей и малыхъ аппаратовъ. Однимъ изъ первыхъ онъ показалъ, что планирующій спускъ на „Муромцѣ“ съ выключенными моторами также возможенъ, какъ и на маломъ аппаратѣ. Какъ было выше упомянуто, первый вынужденный планирующій спускъ на „Ильѣ Муромцѣ“ былъ выполненъ в. л., пор. Башко 6 іюля 1915 г. въ 5 верстахъ отъ г. Холма, послѣ боевого полета, въ которомъ „Муромецъ“ получилъ поврежденія моторовъ.

Кромѣ того капит. Нижевскимъ впослѣдствіи совершенъ былъ полетъ на „Муромцѣ" въ лунную ночь съ посадкой на покрытый снѣгомъ аэродромъ, что считалось очень опаснымъ, чуть ли не невозможнымъ.

Оставшіеся въ Лидѣ послѣ отлета „Муромцевъ": штабъ Эскадры Воздушныхъ Кораблей, мастерскія, команда, а также имущество эскадры, „Муромцы", не могшіе слѣдовать воздушнымъ путемъ и противоаэропланная батарея 75-ти мм. пушекъ, выбрались изъ Лиды съ большимъ трудомъ. Лида, какъ узловая станція, была до невозможности забита не только эшелонами войскъ, перебрасываемыхъ на сѣверный фронтъ, но и поѣздными составами съ вывезенными изъ Брестъ-Литовска, Варшавы, Осовца артиллеріей и казеннымъ имуществомъ, не



Погрузка противоаэропланной 75mm батареи въ эшелонъ.
14-VIII-1915 г. Лида. Аэродромъ.

говоря уже о множествѣ бѣженцевъ. Легко поэтому, можно представить, что творилось на этой станціи, выбраться откуда было не такъ-то легко.

Къ счастью непріятельскіе аэропланы и „Цепеллины" не посѣтили тогда Лиду, быть можетъ потому, что стояла отвратительная погода съ безпрестанными дождями. Взрывъ бомбъ, пожары въ груженыхъ многими пудами взрывчатыхъ веществъ вагонахъ окончательно дезорганизовали бы движеніе въ этомъ важномъ желѣзнодорожномъ узлѣ.

Вывозу имущества эскадры очень помогла постройка женщинами, т. к. рабочихъ-мужчинъ въ то время не было, небольшой вѣтки соединившей аэродромъ со станціей. Правда желѣз-

нодорожное полотно и рельсы на этой вѣткѣ держались, что называется, на честномъ словѣ, но все же путь выдержалъ и три эшелона, въ числѣ которыхъ одинъ съ большимъ грузомъ аэропланныхъ бомбъ, попали на станціонные пути, а оттуда черезъ нѣсколько дней выступили на Молодечно, причемъ вопреки всякимъ желѣздорожнымъ правиламъ, за и передъ поѣздомъ, въ разстояніи около 200 саженей между ними, двигались другіе поѣзда.

Во Псковѣ, или вѣрнѣе въ пяти верстахъ отъ послѣдняго въ Крестахъ, въ усадьбѣ сельско-хозяйственной школы размѣстилась Эскадра В. К. со своими мастерскими, складами, ангарами.

Поле, приспособленное подъ аэродромъ, ранѣе представляло собою такое же непроходимое болото, какія тянутся по сторонамъ шоссе на много верстъ; оно было осушено сельско-хоз. школой прорытіемъ дренажныхъ канавъ.

Эти послѣднія представляли много неудобствъ для аэродрома; ихъ пришлось мѣстами перекрывать, что заняло порядочно времени и задерживало полеты, тѣмъ не менѣе, какъ уже было сказано выше, большинство боеспособныхъ „Муромцевъ" перелетѣло съ этого аэродрома подъ Ригу и со средины сентября приняло участіе въ боевой работѣ на этомъ фронтѣ.

Командиры этихъ воздушныхъ кораблей уже соперничали между собой въ смѣлости.

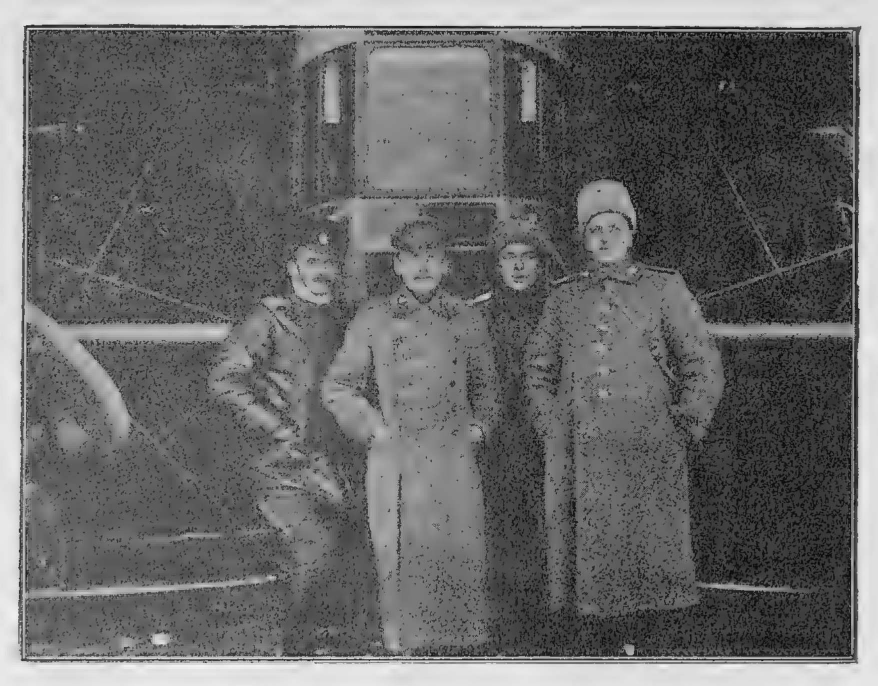
3 октября 1915 г. „Илья Муромецъ Кіевскій", перелетѣвшій изъ Петрограда въ Псковъ 27-го и изъ Пскова въ Зегевольдъ 30-го сентября, совершилъ пятичасовой полетъ въ глубокій тылъ противника въ г. Шавли, гдѣ былъ расположенъ штабъ фронта германскихъ войскъ генерала фонъ-Бѣлова.

Не ожидавшійся тамъ русскій аэропланъ, бросавшій большія бомбы, надо думать, задалъ страху мирно спавшимъ чинамъ штаба.

Въ этомъ полетѣ принялъ участіе прибывшій изъ Ставки Верхов. Главнокомандующаго, генер. штаба полковникъ Гаслеръ. Вскорѣ этотъ германскій штабъ перешелъ въ другое мѣсто.

Одинъ изъ полетовъ „Ильи Муромца Кіевскаго" едва не кончился для него очень плачевно. 6 октября 1915 г. во время полета этого воздушнаго корабля надъ г. Бausскомъ, верстахъ въ 50 отъ нашего фронта, остановились всѣ четыре мотора,

вслѣдствіе замерзанія отстоявшейся въ бензинопроводахъ воды не замѣченнаго своевременно. Командиръ „И. М. Кіевскаго“ шт.-кап. Башко повернулъ аппаратъ и сталъ планировать въ сторону нашихъ позицій. Артиллерійскій офицеръ шт.-кап. Наумовъ и помощникъ командира шт.-ротмистръ А. В. Середницкій старались руками отогрѣть трубки. Съ большимъ трудомъ удалось пустить въ ходъ два мотора, работавшіе съ перебоями. Чтобы облегчить аппаратъ, пришлось выбросить не только



Возд. корабль: „Илья Муромецъ Кіевскій“. Слѣва направо: пом. ком. шт.-ротм. А. В. Середницкій, командиръ: воен. лет., шт.-кап. І. С. Башко, механикъ: прапор. А. М. Лавровъ и д-ръ К. Н. Финне.
Псковъ. Декабрь, 1915 г.

бомбы, но и пулеметы, патроны и т. д. На двухъ моторахъ „Илья Муромецъ Кіевскій“ перелетѣлъ на высотѣ 100 метровъ непріятельскіе окопы, такъ что ясно были видны нѣмцы, открывшіе сильный ружейный и пулеметный огонь по аппарату. По счастью, 64 пробоины отъ ружейныхъ пуль, полученныя „Муромцемъ“ пришлись почти всѣ въ заднюю часть аппарата, поэтому никто изъ экипажа раненъ не былъ и „Илья Муро-

мецъ Кіевскій“ благополучно опустился за нашей артиллеріей подъ м. Олай. Во время этого полета экипажъ пережилъ жуткія минуты. Благодаря хладнокровію командира и дружной работѣ экипажа*) все обошлось благополучно, несмотря на то, что подошедшіе наши солдаты (сибирскіе стрѣлки), которымъ одинъ изъ офицеровъ воздушнаго корабля отъ радости бросился на шею, упорно не хотѣли признавать офицеровъ, находившихся на „Муромцѣ“, за русскихъ и собирались расправиться съ ними, какъ съ нѣмецкими шпіонами.



Главноком-щій Сѣв.-Зап. Фронтомъ генералъ Рузскій со своимъ штабомъ на аэродромѣ Э. В. К. Псковъ, 9 сент. 1915 г. У аппарата „Сикорскій 16“ справа налѣво: г.-м. Шидловскій, ген. Бончъ-Бруевичъ, ген. Рузскій. Крайній слѣва: ген. Бредовъ.

Несмотря на то, что въ то время, т. е. къ осени 1915 г., „Муромцы“ уже достаточно показали не только свою пригодность къ боевой работѣ, но и свое превосходство по сравненію съ малыми аппаратами при полетахъ въ глубокій тылъ противника, въ бомбометаніи, глубокой развѣдкѣ, борьбѣ съ непріятельскими аэропланами, та критика „Муромцевъ“, которая около года тому назадъ такъ повредила ихъ нормальному развитію, не прекращалась. Если не могли обвинить „Муромцевъ“, какъ „несовершенный“ аппаратъ, винили генерела Шидловскаго, эскадру. Въ распространеніи подобныхъ обвиненій,

*) Командиръ в. л., шт.-кап. І. С. Башко, помощникъ к-ра шт.-ротм А. В. Середницкій, артил. оф. шт.-кап. Наумовъ, ген. шт. кап. К. К. Витковскій.

которыя правильнѣе слѣдуетъ назвать сплетнями, къ сожалѣнію принимали участіе и нѣкоторые изъ офицеровъ эскадры, принятые для замѣщенія должностей командировъ воздушныхъ кораблей или ихъ помощниковъ. Нѣкоторые изъ такихъ „командировъ", не совершившіе ни одного полета на „Муромцѣ", казалось, хотѣли перещеголять въ подобной критикѣ самыхъ закоренѣлыхъ и упорныхъ противниковъ „Ильи Муромца" нисколько не смущаясь тѣмъ, что они продолжали оставаться офицерами той части, въ которой они состояли на службѣ и которую они всячески и повсюду старались смѣшать съ грязью. Офицеры эти находили поддержку среди чиновъ штаба Сѣвернаго фронта, расположеннаго во Псковѣ. Среди таковыхъ былъ



Осмотръ французской военной миссіей возд. кор. „Илья Муромецъ". У стабилизатора: франц. военный атташе генералъ маркизъ Де-Лагишъ. Аэродромъ Э. В. К. Кресты близь Пскова. 30 сентября 1915 года.

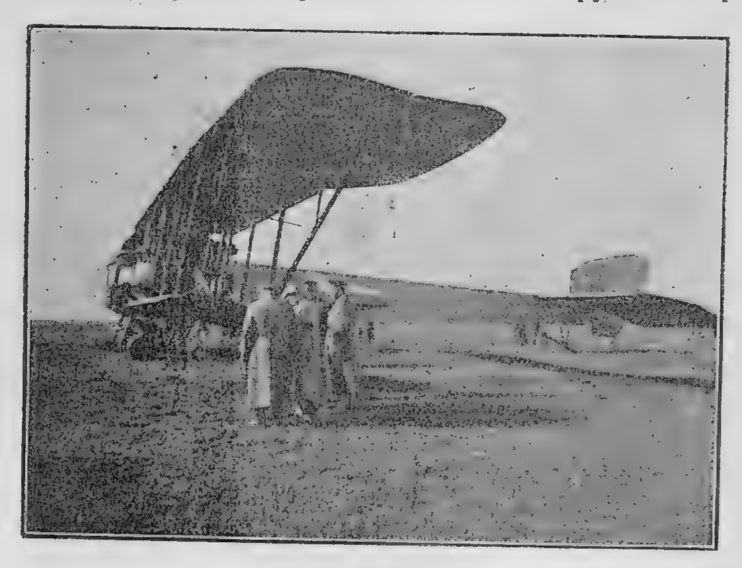
напримѣръ Начальникъ Штаба Главнокомандующаго Сѣв. фронтомъ генералъ Бончъ-Бруевичъ, занявшій впослѣдствіи видный постъ въ совѣтской арміи.

На ряду съ этимъ чрезвычайно печальнымъ обстоятельствомъ, конечно, очень мѣшавшемъ нормальному развитію „Муромцевъ", интересъ къ послѣднимъ пробуждался все больше и больше. Кромѣ посѣщеній аэродрома „Муромцевъ Высочайшими особами и лицами высшаго командованія, не рѣдко посѣщали его иностранные военные агенты, или даже цѣлыя иностранныя миссіи.

30 сентября 1915 г. аэродромъ Эскадры Воздушныхъ Ко-

раблей во Псковѣ, посѣтила французская военная миссія съ генералами: маркизомъ De-Laguiche и D'Amade во главѣ. Генералы эти очень подробно осматривали „Илью Муромца", а летавшій на немъ французскій офицеръ со свойственной французамъ любезностью говорилъ, что въ каютѣ „Муромца" „beaucoup du comfort"...

Кромѣ французской, посѣтила аэродромъ 24 апрѣля 1916 года японская военная миссія. Всѣхъ этихъ знатныхъ и незнатныхъ иностранцевъ принимали съ чисто русскимъ раду-



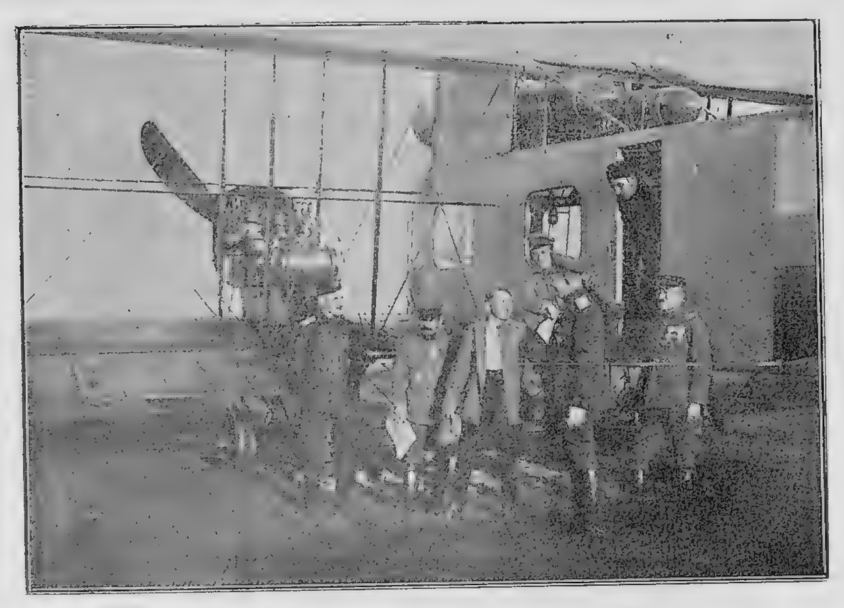
Осмотръ французской военной миссіей возд. кор. „Илья Муромецъ". Въ срединѣ группы, франц. генералъ D'Amade; слѣва отъ него, нач. Э. В. К. ген.-м. М. В. Шидловскій. Сзади, дежурный по аэродр. офицеръ шт.-кап. А. М. Колянковскій. Псковъ 30 сент. 1915 г.

шіемъ и гостепріимствомъ: угощали въ собраніи, показывали альбомы снимковъ, аппараты и т. д.

Японцы, любезно улыбаясь, кланялись и не пропускали ни одной детали. Посѣтившій въ іюлѣ 1915 года аэродромъ „Муромцевъ" во Влодавѣ, гдѣ находились два лучшіе возд. корабля: „Илья Муромецъ Кіевскій" и „И. М. III", англійскій офицеръ не только внимательно осматривалъ эти аппараты, но дѣловито дѣлалъ промѣры, заносилъ ихъ въ свою записную книжку и щелкалъ своимъ Kodak'омъ.

Нельзя безъ горечи и стыда вспомнить о томъ, что япон-

скіе офицеры, очевидно искренно желавшіе отблагодарить за радушный пріемъ командира „Ильи Муромца V“, по совѣту сопровождавшаго ихъ русскаго офицера, послали поручику Г. В. Алехновичу бутылку казенной водки „съ бѣлой голов-



Офицеры Японской военной миссіи послѣ полета на возд. кор. „И. М. V“. Стоятъ слѣва направо: Старш. оф. Э. В. К., ген. шт., подполк. К. К. Витковскій, японскій офицеръ, кап. Г. Такеда, ком. возд. кор. „И. М. V.“, пор. Г. В. Алехновичъ, два японскихъ и одинъ русскій офицеръ. Псковъ. 24 апрѣля 1916 г.

кой“. Правда, такая водка была въ то время рѣдкостью, но Г. В. Алехновичъ*), къ тому же человѣкъ не пьющій, былъ очень обиженъ такимъ подаркомъ, и не отослалъ его назадъ, повидимому, не желая „дипломатическихъ“ осложненій. Водка

*) Поручикъ, впослѣдстіе шт.-кап., Г. В. Алехновичъ, послѣ большевистскаго переворота служилъ въ Красной арміи. Получивъ приказаніе при приближеніи „бѣлыхъ“ спасать „Муромцевъ“, находившихся на ст. Ертиль Тамб. губ. и принять ихъ отъ в. л., Башко, онъ при взлетѣ разбился на смерть. Интересно его предложеніе снарядить экспедицію на „Муромцахъ“ на Сѣверный полюсъ. Экспедиція эта, конечно, не была осуществлена правительствомъ Совѣтовъ; мысль эта была осуществлена позднѣе американцами: аэропланомъ Берда и итальянцами (дирижабли: Norge съ Амундсеномъ (1926 г.) и Italia съ ген. Нобиле (1928 г.).

была выпита за здоровье союзниковъ. Такъ въ то время мы, русскіе поддерживали въ глазахъ иностранцевъ свой престижъ.

Вниманіе и интересъ къ „Муромцамъ“, которые проявляли не только русскіе, но и иностранцы, конечно, вызывались не однимъ простымъ любопытствомъ.

Работа „Муромцевъ“ на фронтѣ, несмотря на то, что ихъ было до смѣшного мало, говорила сама за себя. Достаточно вспомнить, что въ 1915 году, т. е. въ самомъ началѣ дѣятельности „Муромцевъ“, ими было сдѣлано около 100 полетовъ и сброшено было 1200 пудовъ бомбъ.



Ком. Возд. Кор. „Илья Муромецъ V“, пор. Г. В. Алехновичъ и одинъ изъ офицеровъ японской военной миссіи въ собраніи Э. В. К. Кресты, близь Пскова. 24 апр. 1916 г.

Два воздушныхъ корабля: „Илья Муромецъ Кіевскій“ и „Илья Муромецъ III“ сдѣлали въ 1915 году около 70 полетовъ. О той пользѣ, которую приносили „Муромцы“ своей развѣдкой въ глубокомъ тылу непріятеля, уже сказано было выше. Легкіе наши аппараты того времени не могли проникать въ глубокій тылъ противника, такъ какъ помимо порчи моторовъ, влекущаго за собой спускъ на непріятельской территоріи *), рискъ быть сбитымъ непріятельскими истребителями при переходѣ черезъ линію позицій — былъ очень великъ.

Успѣшная работа „Муромцевъ“ втеченіе 1915 года повела за собою расширеніе штатовъ Эскадры Воздушныхъ Кораблей: число послѣднихъ было увеличено до двадцати. Къ сожалѣнію изъ этихъ двадцати возд. кораблей, названіе боевыхъ заслужили далеко не всѣ. Среди нихъ были „Муромцы“ не сдѣлавшіе ни одного боевого полета. Изъ общаго числа всѣхъ „Муром-

*) Такъ напр. было съ извѣстнымъ франц. летчикомъ Грезо, состоявшимъ въ нашихъ войскахъ, который попалъ въ плѣнъ въ маѣ 1915 г.

цевъ" — два сдѣлали втеченіе почти двухъ лѣтъ по одному и два — по два боевыхъ полета. Четыре „Муромца" за то же время сдѣлали менѣе чѣмъ по десять (отъ 4 до 8) полетовъ. Правда, что это были въ большинствѣ „Муромцы" имѣвшіе моторы „Sunbeam", которые уступали аппаратамъ съ моторами „Argus" или моторами Русско-Балтійскаго завода. Но главная причина лежала не въ моторахъ. И на моторахъ „Sunbeam" летчики желавшіе летать и сражаться съ врагомъ совершали подвиги, которые могутъ украсить страницы исторіи русской авіаціи.

Тѣмъ болѣе велика заслуга этихъ доблестныхъ офицеровъ: одни изъ нихъ сложили свои головы въ воздушномъ



Великая Княгиня Марія Павловна (младшая) послѣ полета на возд. кор. „Илья Муромецъ". Выходитъ изъ кабины: воен. летч., кап. Р. Л. Нижевскій (ком. возд. кор. „И. М. IX"). Рядомъ съ Вел. Княг.: воен. летч., шт.-кап. В. А. Соловьевъ (ком. возд. кор. „И. М. XIII", съ каской въ рукѣ). Псковъ. 7 марта 1916 г.

бою съ сильнымъ противникомъ, другіе были ранены, получили увѣчья, но всѣ они исполнили честно свой долгъ и тѣмъ доказали, что они были рождены „летать, а не ползать".

Всего на „Муромцахъ" за три года войны сдѣлано было около 400 боевыхъ полетовъ.

Такимъ образомъ причины относительной бездѣятельности части „Муромцевъ" нужно искать не столько въ „конструк-

тивныхъ недостаткахъ" этихъ воздушныхъ кораблей и въ несовершенствѣ моторовъ для нихъ, сколько въ отсутствіи достаточнаго числа командировъ обладавшихъ необходимыми качествами для боевого летчика.

Главнокомандующій Сѣвернымъ Фронтомъ генералъ Куропаткинъ, при посѣщеніи имъ 24 февраля 1916 года аэродрома Эскадры Воздушныхъ Кораблей во Псковѣ сказалъ между прочимъ въ разговорѣ съ офицерами, что „всѣхъ лучшихъ летчиковъ забралъ въ Эскадру генералъ Шидловскій"... Если судить по взглядамъ генерала Куропаткина на нѣмецкіе „Цеппелины", которые онъ не вполнѣ отдѣлялъ отъ аэро-



Ком-щій Сѣв.-Зап. фронтомъ ген.-адъют. А. Н. Куропаткинъ на аэродромѣ Э. В. К. во Псковѣ, 24 февраля 1916 года. Справа отъ ген.-адъют. Куропаткина: старш. офиц. Э. В. К. ген. шт., подполк. К. К. Витковскій. Слѣва на снимкѣ: полк. Батюшинъ, ген. Бончъ-Бруевичъ и арт. офиц. возд. кор. „И. М. XVI" пор. Гаибовъ (погибъ въ воздушномъ бою 25 сент, 1916 г.).

плановъ, т. е. аппаратовъ тяжелѣе воздуха, то знакомство этого Главнокомандующаго съ авіаціей было довольно поверхностнымъ.

Надо думать, что фраза эта объ лучшихъ летчикахъ, которую приходилось слышать не рѣдко и впослѣдствіи, была подсказана ему кѣмъ-то изъ чиновъ его штаба не благоволившихъ къ Эскадрѣ.

Понятія хорошій и лучшій летчикъ весьма растяжимыя. Такъ напр. командиръ воздушнаго корабля „И. М. Кіевскій" военный летчикъ Башко вовсе не считался въ гатчинской аві-

аціонной школѣ — лучшимъ, въ полетахъ же на „Муромцѣ" онъ оказался выдающимся. Нѣкоторые изъ офицеровъ эскадры, занимавшіе должности командировъ или помощниковъ командира вовсе не имѣли званія военнаго летчика и получили его уже въ эскадрѣ. Таковы напр.: капитанъ Р. Л. Нижевскій, поручикъ Г. В. Алехновичъ, шт.-ротм. А. В. Середницкій, поручикъ Кротковъ и др.

Нѣкоторые изъ считавшихся ранѣе и даже бывшихъ на самомъ дѣлѣ хорошими летчиками — командировъ, поступивъ въ Эскадру не совершили на „Муромцѣ" и двухъ боевыхъ полетовъ. Причиной тому было иногда то обстоятельство, что летчики эти, какъ принято было выражаться въ авіаціи: „потеряли сердце".

Былъ напр. слѣдующій случай: офицеръ, который давалъ по своей прошлой дѣятельности основаніе считать его хорошимъ боевымъ летчикамъ, былъ принятъ въ Эскадру, назначенъ командиромъ одного изъ „Муромцевъ" и совершилъ на немъ всего лишь одинъ боевой полетъ. До поступленія въ Эскадру онъ служилъ въ легкой авіаціи и совершая перелетъ на новое мѣсто стоянки, вмѣстѣ съ другими летчиками отряда былъ раненъ и сбитъ пулеметнымъ и ружейнымъ огнемъ одного изъ нашихъ полковъ, начальствующія лица котораго не сумѣли отличить свои аэропланы отъ вражескихъ.

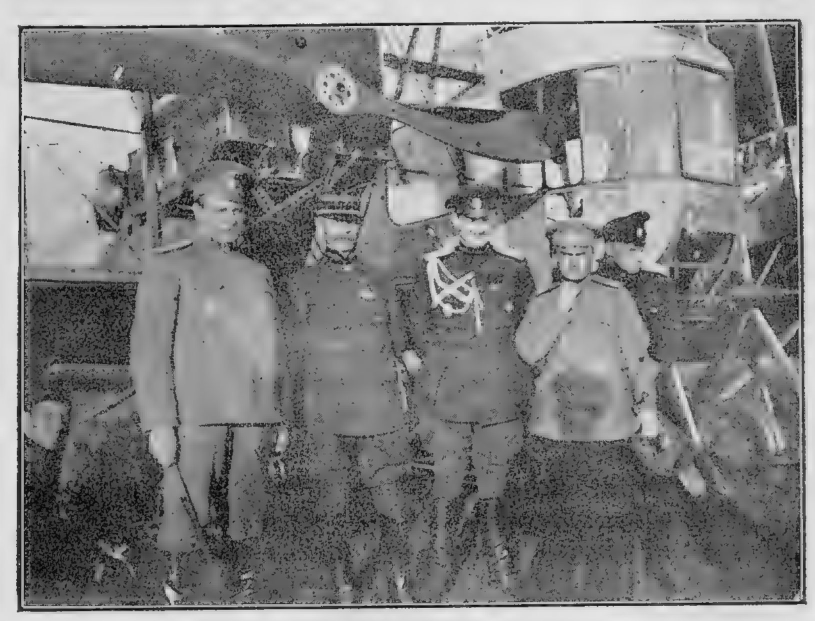
Оправившись отъ ранъ этотъ летчикъ поступилъ въ Эскадру, „потерялъ сердце" и избѣгалъ не только боевыхъ, но и вообще всякихъ полетовъ.

Были и такіе командиры, которые „не теряли сердца", такъ какъ не имѣли къ тому случая, а можетъ быть и „сердца". Эти заявили себя наиболѣе ярыми противниками „Муромцевъ", хотя они и продолжали оставаться въ Эскадрѣ Возд. Кораблей, при всякомъ удобномъ и неудобномъ случаѣ обливаемую ими грязью.

Къ счастью, это были единичные случаи, но не будетъ преувеличеніемъ сказать, что большинство офицеровъ — летчиковъ не только не старались разсѣять всевозможные, иногда вздорные слухи про „Муромцевъ" и Эскадру, но и сами были не прочь „покритиковать начальство", что какъ извѣстно было нашей слабостью.

Въ эскадрѣ былъ довольно характерный случай, который можетъ служить какъ бы иллюстраціей къ приведенному. Одинъ

еще очень молодой летчикъ, подававшій большіе надежды и оказавшійся прекраснымъ пилотомъ и на „Муромцѣ", былъ назначенъ въ помощь командиру одного изъ воздушныхъ кораблей для предстоявшаго большого перелета. Взявши примѣръ со своихъ старшихъ товарищей, этотъ еще очень юный офицеръ всюду и вездѣ бранилъ „Муромцевъ". Не встрѣчая въ старшихъ рѣзкаго осужденія, онъ отъ словъ перешелъ къ дѣлу и сталъ относится къ исполненію своихъ служебныхъ обязанностей соот-



Возд. Кор. „Илья Муромецъ V" передъ полетомъ. Стоять слѣва направо: Проф. Томскаго Универс. Березнеговскій, франц. лейтенантъ Legras, кап. ген. шт. Степановъ, пор. Г. В. Алехновичъ, воен. легч., шт.-кап. Козьминъ (ком. возд. кор. „И. М. XV"). Аэродромъ Кресты, близь Пскова. 24 апр. 1916 г.

вѣтствующимъ образомъ. Дѣло дошло до того, что онъ опоздалъ къ вылету своего корабля. Командиръ не сталъ дожидаться и улетѣлъ безъ него.

Этому enfant gâté пришлось совершать путешествіе не воздушнымъ путемъ, а ползти въ эшелонѣ по желѣзной дорогѣ. Подобный случай возможенъ былъ лишь потому, что старшіе относились снисходительно къ этому подававшему надежды молодому офицеру, т. к. сами не прочь были покрити-

ковать „Муромцевъ“ и эскадренные порядки, что считалось чѣмъ-то вродѣ хорошаго тона для всякаго летчика, не желавшаго порывать связей съ „легкой“ авіаціей.

Затрудненія, встрѣчавшіяся при выборѣ и назначеніи команднаго состава воздушныхъ кораблей, повела къ тому, что при эскадрѣ образована была своя авіаціонная школа. Это сильно усложняло дѣло, такъ какъ отрывало часть летчиковъ отъ боевыхъ „Муромцевъ“, но вызвана она была необходимостью. Во время войны встрѣчались офицеры, которые цинично объясняли свое стремленіе поступить въ авіацію тѣмъ, что „тамъ, т. е. въ авіаціи, можно было двѣ формы носить, (форму своей части и авіаціонную) и ничего не дѣлать...“

Подобные кандидаты въ летчики попадали и въ школу эскадры, и конечно способствовали распространенію слуховъ объ „никуда негодной постановкѣ дѣла“. Тѣ, кто хотѣлъ работать, получали въ эскадрѣ полную къ тому возможность.

Выпущенные изъ школы эскадры военные летчики показали себя впослѣдствіи съ самой хорошей стороны. Въ числѣ вышедшихъ изъ этой школы летчиковъ былъ получившій вскорѣ должность командира „Ильи Муромца XVIII“ штабъ-ротмистръ А. В. Середницкій*).

При такихъ условіяхъ происходило развитіе „Муромцевъ“. Принявъ во вниманіе, что война, рѣзко измѣнившая всю жизнь въ Россіи, отозвалась на заводской дѣятельности, и въ мирное время бывшей въ зависимости отъ заграницы, станетъ понятнымъ, что постройка заводомъ „Муромцевъ“ не могла имѣть той планомѣрности, которая необходима для широкой постановки дѣла. Вдобавокъ, съ занятіемъ германскими войсками Курляндіи и части Лифляндской губерніи создалась угроза Ригѣ, гдѣ находились главныя мастерскія Русско-Балтійскаго автомобильнаго завода. Нѣмецкія позиціи были лишь въ двадцати верстахъ отъ Риги и заводъ приказано было эвакуировать внутрь Россіи, что и было сдѣлано осенью 1915 года, т. е. какъ разъ въ то время, когда заводъ только что выпу-

*) Послѣ занятія большевиками Украйны служилъ въ польскихъ войскахъ. Былъ начальникомъ эскадрильи, совершившей перелетъ изъ Варшавы въ Парижъ. Разбился въ 1926 году при перелетѣ изъ Варшавы въ Краковъ.

стилъ свои первые авіаціонные двигатели. Огдѣленіемъ Р.-Балтійскаго завода въ Петроградѣ, гдѣ строились аэропланы Сикорскаго (безъ моторовъ), выпущено было съ 1914 по 1918 годъ всего около 70 аэроплановъ различныхъ типовъ „Ильи Муромца". Далеко не всѣ эти аппараты приняли участіе въ боевыхъ полетахъ, а многіе изъ нихъ, въ особенности послѣ революціи, не были даже приведены въ годное для полетовъ состояніе, т. к. съ общимъ разваломъ и углубленіемъ революціи было не до „Муромцевъ".

За это время иностранная техника ушла далеко впередъ. Уже въ 1916 году, когда „Муромцы", благодаря указаннымъ выше причинамъ, могли лишь медленно усовершенствоваться, у нашихъ враговъ, а также и у союзниковъ появились многочисленные аппараты легкаго типа, обладавшіе скоростью, превосходившей „Муромца" чуть не вдвое. Въ этомъ нѣтъ ничего удивительнаго, если припомнить, что у насъ въ мирное время, при слабо развитой по сравненію съ заграницей, промышленностью, строившіеся на нашихъ верфяхъ броненосцы устарѣвали еще на стапелѣ, до ихъ спуска.

Не совсѣмъ понятнымъ является тотъ фактъ, что союзники наши не помогли намъ въ дѣлѣ изготовленія нашихъ русскихъ моторовъ, какъ мы видѣли изъ предыдущаго, оказавшихся много лучше французскихъ и англійскихъ моторовъ.

Надо думать, что имъ было выгоднѣе, не только съ коммерческой точки зрѣнія, сбывать всю ту заваль, которая оказалась у нихъ ненужнымъ хламомъ.

У насъ въ Россіи привыкли смотрѣть, что все то, что носило марку: Made in England, Germany и т. д. говоритъ само за себя, поэтому, разъ хламъ носилъ такую марку, то онъ уже былъ хорошъ и его принимали чуть ли не какъ знакъ великодушнаго вниманія со стороны нашихъ друзей и союзниковъ*). Время показало однако „рукой безпощадною", что союзникамъ нужна была не сильная національная Россія, а лишь пушечное мясо для ослабленія ихъ конкуррента Германіи, поэтому забо-

*) Въ 1919 году автору этого очерка пришлось быть очевидцемъ гибели шести русскихъ летчиковъ, заживо сгорѣвшихъ на трехъ англійскихъ аэропланахъ R-E-8, во время пробныхъ полетовъ. Этими аэропланами Англія любезно снабдила „Бѣлую Армію", носившую названіе: „Вооруженныхъ Силъ на Югѣ Россіи", возглавлявшуюся тогда генераломъ А. И. Деникинымъ.

титься о поддержкѣ и развитіи нашихъ отечественныхъ предпріятій вовсе не входило въ ихъ планы.

Въ то время, какъ „Ильи Муромцы", лишь съ трудомъ выходили изъ своего нѣсколько затянувшагося дѣтства, Германія, оцѣнивъ по достоинству идею Сикорскаго, использовала ее и приступила къ постройкѣ большихъ многомоторныхъ аэроплановъ, недостатокъ въ которыхъ, какъ мы видѣли выше, по словамъ плѣнныхъ германскихъ летчиковъ, сильно ощущался въ австро-германской арміи.

Въ 1917 году появились большіе нѣмецкіе аэропланы: „Gota", которые причинили не мало бѣдъ своими налетами на Парижъ, Дюнкирхенъ и другіе важные пункты Франціи. Это въ свою очередь заставило нашихъ союзниковъ обратить особое вниманіе на тяжелую авіацію. Такъ, по крайней мѣрѣ, говоритъ объ этомъ профессоръ Николаевской Военной Академіи, Генералъ Головинъ, въ своей статьѣ: „Настоящее и будущее авіаціи".

ГЛАВА VII.

1916 годъ. Боевая работа „Муромцевъ" въ Галиціи, на сѣверномъ и западномъ фронтахъ. Попытки групповыхъ полетовъ. Гибель воздушнаго корабля: „Илья Муромецъ XVI". Переходъ Эскадры Воздушныхъ Кораблей на Юго-Западный Фронтъ.

Съ усиленіемъ у нѣмцевъ противоаэропланной артиллеріи и быстрымъ развитіемъ нѣмецкой авіаціи, на которую они послѣ неудачъ съ Цепеллинами обратили все свое вниманіе, построивъ многочисленные быстроходные истребители, работа „Муромцевъ" на фронтѣ стала значительно труднѣе, чѣмъ въ 1915 году. Несмотря на это, „Муромцы" появляются въ 1916 году уже на всѣхъ фронтахъ: на сѣверномъ: — у Риги, на западномъ: — у Минска и юго-западномъ: — въ Галиціи. На всѣхъ этихъ фронтахъ „Муромцы" продолжаютъ нести отвѣтственную службу. оказывая большія услуги нашимъ арміямъ.

Осенью 1915 года, наступленіе германцевъ подъ Ригой было остановлено и война приняла тамъ затяжной позиціонный характеръ. Въ началѣ 1916 года, когда начались приготовленія къ большимъ военнымъ операціямъ въ Восточной Галиціи, часть „Муромцевъ" была переброшена туда. Перваго января 1916 года воздушный корабль „Илья Муромецъ Кіевскій" прибылъ въ дер. Колодзіевку, отстоявшую километрахъ въ 40

отъ Тарнополя, гдѣ былъ расположенъ первый боевой отрядъ Э. В. К., которымъ командовалъ командиръ воздушнаго корабля „Илья Муромецъ II“, воен. летч., шт.-кап. Панкратьевъ. Оба эти корабля вскорѣ начали свою боевою работу и оказали большую помощь VII-ой арміи, доставляя точныя свѣдѣнія о числѣ и мѣстахъ расположенія непріятельскихъ батарей, о переправахъ, а также своими налетами на тылъ противника. Особенно страдали отъ этихъ налетовъ: г. Бугачъ. Язловецъ, Монастержиско, Подгайцы, Бржезаны, Рогатинъ и другія мѣстечки и желѣзнодорожныя станціи этого раіона. Въ м. Монастержиско, мало пострадавшемъ отъ огня нашей артиллеріи, бомбами, сброшенными съ „Муромца“, было разрушено до основанія много зданій. Мѣстечко это, послѣ занятія его нашими войсками, выглядѣло какъ бы послѣ землетрясенія. Жители Монастержиско передавали, что при приближеніи „Муромцевъ“ всѣ разбѣгались и прятались кто куда могъ. Дни налетовъ „Муромцевъ“ они называли самыми страшными днями, пережитыми ими за время войны. Не рѣдки были и столкновенія съ непріятельскими истребителями, которые получили отъ своего командованія приказъ сбить во что бы то ни стало большой русскій многомоторный аппаратъ. Во время одного изъ своихъ полетовъ, 19 марта 1916 года „Илья Муромецъ II“ былъ атакованъ двумя непріятельскими истребителями. Аттака была отбита, причемъ былъ сбитъ одинъ изъ непріятельскихъ истребителей*).

Въ этомъ бою „И. М. II“ получилъ нѣкоторыя поврежденія: пробиты были стойки, радіаторъ одного изъ моторовъ. На кораблѣ смертельно былъ раненъ мотористъ, ст. ун.-оф. Ушаковъ и тяжело раненъ разрывной пулей въ руку помощникъ командира воен. летч., поручикъ Федоровъ.

Въ маѣ мѣсяцѣ того же года эти два воздушныхъ корабля, къ которымъ присоединился еще и воздушный корабль „Илья Муромецъ XIII“ (командиръ воен. летч., шт.-кап. В. А. Со

---

*) Какъ пришлось слышать впослѣдствіе автору этого очерка отъ бывшихъ австрійскихъ офицеровъ, отъ налетовъ „Муромцевъ“ очень пострадалъ Бучачъ, гдѣ сброшенными бомбами было убито много народа. Что касается сбитаго нѣмецкаго аэроплана, то повидимому это былъ аппаратъ „Бранденбургъ“ подъ управленіемъ германскаго летчика, капитана Макензена. Послѣдній былъ раненъ и умеръ отъ послѣдствій раненія. Германскій аэропланъ упалъ въ лѣсъ. Спутникъ Макензена лейт. Богумилъ Марекъ отдѣлался незначительными поврежденіями.

ловьевъ), приняли участіе въ большомъ наступленіи нашихъ войскъ въ Галиціи, закончившемся блестящей побѣдой.

Кромѣ весьма цѣнныхъ данныхъ, которыя давали „Муромцы" своей развѣдкой въ глубокомъ тылу непріятеля, они своими большими бомбами не только громили желѣзнодорожныя станціи, склады и т. д. въ тылу противника, но вызывали панику, дезорганизовавшую отступленіе австрійскихъ войскъ.

Послѣ занятія нашими войсками м. Язловецъ и Бучача, кромѣ слѣдовъ громадныхъ разрушеній, причиненныхъ разрывами бомбъ сброшенныхъ съ „Муромца", можно было видѣть и слѣды паническаго бѣгства австрійскихъ обозовъ, госпита-



422-й полевой, подвижный Госпиталь въ г. Скалатѣ (Вост. Галиція). Стоятъ слѣва направо: шт.-ротм. А. В. Середницкій, воен. летч., подпор. Павловъ, воен. летч., поруч. Федоровъ (раненый), шт.-кап. А. М. Калянковскій. 1 апр. 1916 г.

лей, загромождавшихъ дороги, давившихъ другъ друга ища спасенія отъ страшнаго русскаго воздушнаго богатыря.

Паника эта была тѣмъ сильнѣе, что „Муромцы" не давали покоя австрійцамъ, дѣлая налеты по два раза въ день. Подробности боевой работы воздушныхъ кораблей этого галиційскаго отряда*), главнымъ же образомъ воздушнаго корабля

---

*) Этотъ отрядъ получилъ названіе: Перваго боевого отряда Э. В. К.; второй отрядъ находился въ Зегевольдѣ на Рижскомъ Фронтѣ. „Муромцы" перваго отряда имѣли моторы „Argus", а „И. М. II" — имѣлъ моторы Русско-Балтійскаго Завода.

„Илья Муромецъ II“, можно видѣть изъ приказа по VII-ой арміи 6 окт. 1916 года, въ которомъ объявлялось о награжденіи орденомъ Св. Георгія 4-ой степени, командира этого корабля шт.-кап. А. В. Панкратьева *). Приводимъ выписку изъ этого приказа:

Награждается орденомъ св. Георгія 4 степени:

Начальникъ 1-го боевого отряда Эскадры Возд. Кораблей и командиръ возд. кор. „Илья Муромецъ II“ воен. летч. Алексѣй Панкратьевъ за то, что во время полетовъ: 4, 5, 6, 25 и 26 мая 1916 года, производя воздушныя развѣдки въ раіонѣ: Язловецъ — Бучачъ, лично управляя кораблемъ, съ яьной опасностью для жизни отъ сильнаго артиллерійскаго огня противника, добылъ точныя свѣдѣнія о числѣ и расположеніи непріятельскихъ батарей и переправъ черезъ рѣку Стрыпу. Во время боя 25 мая 1916 года въ раіонѣ Язловецъ — Руссиловъ выяснилъ съ полною опредѣленностью отсутствіе резервовъ противника, что было нами использовано при развитіи дальнѣйшаго успѣха.

Сброшенными бомбами, стрѣлами и пулеметнымъ огнемъ нанесъ потери обозамъ и войскамъ противника, чѣмъ внесъ въ нихъ безпорядокъ; прямыми попаданіями въ м. Язловецъ вызвалъ въ немъ пожары, способствовавшіе овладѣнію этимъ мѣстечкомъ; разрушилъ полотно желѣзной дороги къ западу отъ станціи Бучачъ, чѣмъ была затруднена эвакуація послѣдней. Мѣткимъ пулеметнымъ огнемъ вынудилъ къ молчанію непріятельскую батарею обстрѣливавшую корабль и заставилъ снизиться аппаратъ противника, пытавшійся воспрепятствовать его работѣ; удачнымъ попаданіемъ въ противуаэропланную батарею у ст. Бучачъ, послѣдняя была приведена къ молчанію. Во время воздушной развѣдки снялъ фотографіи позицій противника, которыми пользовались наши войска въ періодъ боевъ у м. Язловецъ.

Вышеизложенныя дѣйствія штабсъ-капитана Панкратьева въ значительной мѣрѣ содѣйствовали успѣху нашихъ операцій“...**)

16 іюня 1916 года изъ состава Перваго боевого отряда выбылъ „Илья Муромецъ Кіевскій“, перешедшій на Западный фронтъ, въ м. Станьково къ югу отъ Минска, гдѣ въ виду оживившихся военныхъ дѣйствій необходимы были „Ильи Муромцы“. Послѣ гибели возд. корабля „Илья Муромецъ III“ на

---

*) Воен. летч., шт.-кап., впослѣдствіи полковникъ Алексѣй Васильевичъ Панкратьевъ состоялъ командиромъ „И. М. II“ съ возникновенія Эскадры. Послѣ революціи въ 1917 г. назначенъ былъ помощникомъ Нач. Э. В. К., а затѣмъ Начальникомъ ея. Въ 1918 г. служилъ въ Красной арміи и занималъ высокій постъ въ Гл. Управленіи Воздушнаго Флота. Погибъ въ 1923 году при пробѣ новаго аэроплана: сгорѣлъ заживо, придавленный моторомъ.

**) Командовалъ VII Арміей въ то время генералъ Щербачевъ, а Начальникомъ Штаба былъ генералъ Головинъ.

этомъ фронтѣ не было „Муромцевъ“, поэтому туда и былъ выдѣленъ особый отрядъ воздушныхъ кораблей, начальникомъ котораго былъ назначенъ командиръ „И. М. Кіевскаго“ штабсъ-капитанъ І. С. Башко.

Въ то время какъ „Муромцы“ перваго боевого отряда такъ успѣшно содѣйствовали побѣдоносному наступленію нашихъ войскъ въ Галиціи, на Сѣверномъ фронтѣ, подъ Ригой продолжались боевые полеты воздушныхъ кораблей, составлявшихъ второй боевой отрядъ Э. В. К., расположенный въ м. Зегевольдъ. Всѣ корабли этого отряда имѣли исключительно моторы „Sunbeam“, на которыхъ, какъ уже было упомянуто, они съ трудомъ достигали высоты 3000 метровъ.

Несмотря на это, „Муромцы“ этого отряда продолжали свою работу; кромѣ боевыхъ полетовъ одиночныхъ „Муромцевъ“ заслуживаетъ особаго упоминанія групповый полетъ воздушныхъ кораблей: „И. М.“: I, VI, VIII и IX, во время котораго разгромлена была германская гидро-станція на озерѣ Ангернъ, на западномъ берегу Рижскаго залива.

Полетъ этотъ состоялся 22 августа 1916 года, подъ общимъ руководствомъ командира отряда, — онъ же командиръ возд. кор. „Илья Муромецъ I“, морского летчика, лейтенанта Г. И. Лаврова. На гидростанцію было сброшено 73 большихъ бомбы общимъ вѣсомъ 52 пуда, причемъ замѣчено было 22 удачныхъ попаданія. Огонь двѣнадцати пулеметовъ съ „Муромцевъ“ не позволилъ противоаэропланной батареѣ пристрѣляться, а непріятельскимъ истребителямъ — подняться въ воздухъ. На этой гидростанціи было насчитано до семьнадцати гидроплановъ, причемъ нѣкоторые изъ нихъ пытавшіеся подойти къ „Муромцамъ“, быстро снизились попавъ подъ пулеметный обстрѣлъ нашихъ воздушныхъ кораблей. Бомбами сброшенными съ „Муромцевъ“ вызваны были пожары ангаровъ, что видно было по густымъ облакамъ дыма, повидимому, были повреждены и непріятельскіе гидропланы. Не получивъ никакихъ поврежденій всѣ четыре „Муромца“ благополучно вернулись на свой аэродромъ. Незадолго передъ этимъ групповымъ налетомъ, воздушному кораблю „Илья Муромецъ VIII“ подъ командой военнаго летчика, сотника В. Лобова, летавшему въ раіонъ гидростанціи Ангернъ, пришлось выдержать бой послѣдовательно съ семью гидропланами, не рисковавшими однако подходить близко къ „Муромцу“, развившему сильный пулеметный огонь.

Изъ боевыхъ полетовъ, бывшихъ въ этомъ отрядѣ особаго упоминанія заслуживаетъ полетъ воздушнаго корабля „Илья Муромецъ X“ подъ командой воен. летч., поруч. А. М. Констенчика. 13 апрѣля 1916 года этотъ „Муромецъ“, уже нѣсколько дней передъ тѣмъ громившій станцію Даудзевасъ близь Фридрихштадта и вызвавшій тамъ пожаръ складовъ, полетѣлъ туда, имѣя приказаніе разрушить эту станцію, служившую нѣмцамъ базой и имѣвшую для своей защиты много зенитныхъ батарей. Дѣлая на высотѣ 2400 метровъ второй кругъ для бомбометанія — (всего было сброшено 13 бомбъ) — „Илья Муромецъ X“ былъ жестоко обстрѣлянъ противоаэропланной артиллеріей, имѣвщей время и возможность хорошо пристрѣляться. Пулей одной изъ трехъ разорвавшихся впереди аппарата шрапнелей былъ тяжело раненъ въ грудь на вылетъ командиръ возд. корабля поручикъ А. М. Костенчикъ. Падая съ пилотскаго кресла, онъ потянулъ за собою штурвалъ, вслѣдствіе чего „Муромецъ“ круто пошелъ вверхъ, потерялъ скорость и скользнувъ на крыло началъ стремительно падать, надо думать, къ великой радости нѣмцевъ. Радость эта, впрочемъ, оказалась преждевременной, такъ какъ помощнику командира в. л., Янковіусу, не безъ труда смѣнившему раненаго командира, удалось



Командиръ возд. корабля „Илья Муромецъ X“, воен. летч., поручикъ А. М. Констенчикъ, тяжело раненый во время боевого полета надъ ст. Даудзевасъ. 13 апрѣля 1916 года.

на высотѣ 1500 метровъ выравнять аппаратъ, несмотря на серьезныя поврежденія аппарата и трехъ его моторовъ. Обратный путь въ 66 километровъ (изъ нихъ 26 килом. въ тылу у непріятеля) былъ пройденъ „Муромцемъ въ 52 минуты, причемъ надъ непріятельскими окопами летѣли на высотѣ около 1000 метровъ. Аппаратъ былъ доведенъ пор. Янковіусомъ до аэродрома въ Зегевольдѣ, причемъ при посадкѣ у „Муромца" сломалось и почти отвалилось правое крыло, лонжеронъ котораго былъ перебитъ и сломался отъ легкаго толчка при касаніи аппарата съ землею. Кромѣ поврежденій моторовъ, въ аппаратѣ имѣлось 70 пробоинъ.

Кромѣ пор. Констенчика изъ находившихся въ полетѣ на „Муромцѣ" раненъ былъ легко артиллерійскій офицеръ поручикъ Г. Н. Шнеуръ*), въ рукахъ у котораго былъ разбитъ фотографическій аппаратъ и контуженъ помощникъ командира пор. Янковіусъ**). Раненіе пор. Шнеура не помѣшало ему совмѣстно съ вольноопредѣляющимся Касаткинымъ заняться перевязкой, тутъ же въ аппаратѣ, раненаго командира пор. Констенчика.

Мотористъ возд. кор. „Илья Муромецъ X", ст. унт.-оф. Марсель Пля, одинъ изъ участниковъ боевого полета 13 апр. 1916 год.

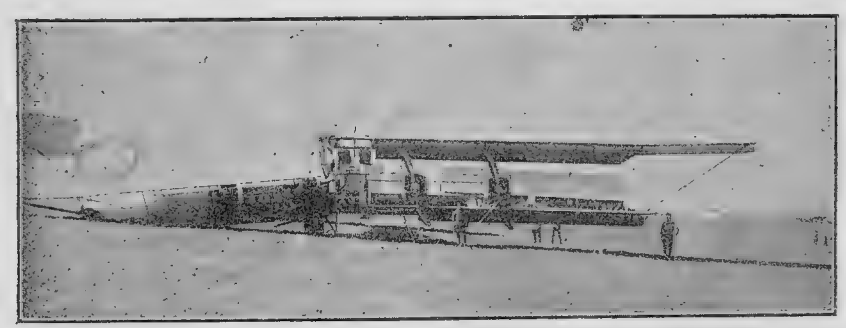
Во время обстрѣла и паденія „Муромца" на 900 метровъ, на верхней площадкѣ воздушнаго корабля, находился у пулемета ст. унт.-офиц. Марсель Пля, по происхожденію полунегръ-полуфранцузъ. Онъ спасъ себя отъ паденія тѣмъ, что привязалъ себя поясомъ къ аппарату; тамъ на верхней площадкѣ при

*) Пор. Г. Н. Шнеуръ участвовалъ въ Русско-Японской войнѣ, поступилъ въ армію въ 1914 г. изъ запаса, былъ въ Гатч. Авіац. Школѣ; въ ноябрѣ 1918 года былъ арестованъ Петлюровцами въ г. Винницѣ Подольской губ. и затѣмъ разстрѣлянъ въ г. Проскуровѣ.

**) Погибъ въ 1919 году, служа въ донской авіаціи (Вооруженныхъ Силъ Юга Россіи).

скольженіи аппарата на крыло ему пришлось, по его словамъ, натерпѣться страху, что, впрочемъ, не помѣшало ему спустившись въ каюту „Муромца" не безъ юмора заявить, что „такъ падать онъ больше не желаетъ...", а затѣмъ вылѣзти на крыло исправлять поврежденіе мотора и просидѣть тамъ около получаса.

За этотъ полетъ командиръ корабля в. л., пор. А. М. Констенчикъ*) былъ награжденъ орденомъ Св. Георгія 4-ой степени, поручикъ Янковіусъ — георгіевскимъ оружіемъ, ст. ун.-офиц. М. Пля — георгіевскимъ крестомъ 3-й степени, а ст. ун. оф. изъ вольноопредѣляющихся Касаткинъ — представленъ къ производству въ офицеры.



Возд. Кор. „Илья Муромецъ X" по возвращеніи изъ боевого полета 13 апрѣля 1916 г. Аэродромъ въ Зегевольдѣ (подъ Ригой).

Работа рижскаго боевого отряда „Муромцевъ" видимо не нравилась непріятелю, поэтому аэродромъ ихъ въ м. Зегевольдъ нерѣдко навѣщали вражескіе аэропланы, иногда по двѣнадцать аппаратовъ сразу, а одинъ разъ посѣтилъ ихъ и „Цеппелинъ". Послѣдній прилетѣлъ туда въ ночь на 16 апрѣля, очевидно въ отместку за Даудзевасъ, остановился надъ аэродромомъ, но повидимому изъ-за темноты не могъ видѣть ангаровъ „Муромцевъ", такъ какъ всѣ огни были потушены, а противоаэропланная батарея морскихъ 75-ти миллим. орудій, находившаяся по сосѣдству съ аэродромомъ, огня не открывала. Постоявъ нѣкоторое время съ выключенными моторами, „Цеппелинъ" отправился по направленію къ станціи Легатъ; тамъ отъ сброшенныхъ имъ громадныхъ бомбъ пострадалъ расположенный неподалеку отъ станціи госпиталь.

*) Приказъ по XII Арміи 5 окт. 1916 г. за № 770.

Кромѣ подобныхъ отвѣтныхъ визитовъ, нѣмцы имѣвшіе уже въ то время много быстроходныхъ истребителей, старались при всякомъ удобномъ случаѣ аттаковывать „Муромцевъ“, пользуясь какой-либо оплошностью съ нашей стороны и стараясь подойти къ „Муромцу“ сзади т. е. съ самой уязвимой его стороны, не имѣвшей достаточнаго обстрѣла изъ своихъ пулеметовъ въ этомъ направленіи. Этимъ аттакамъ очень способствовала наша русская безпечность; по пословицѣ: „громъ не грянетъ — мужикъ не перекрестится..“ во время одной изъ такихъ аттакъ „Ильи Муромца VI“ непріятельскимъ истребителемъ, дѣло чуть не кончилось очень печально для этого нашего воздушнаго корабля.

10 сентября 1916 года, „Илья Муромецъ VI“ возвращался изъ боевого полета и пролетая надъ Рижскимъ заливомъ, недалеко отъ устья рѣки Аа, считалъ уже себя дома, внѣ сферы аттакъ непріятельскихъ истребителей, а потому не принялъ никакихъ мѣръ предосторожности. Подошедшій незамѣченнымъ сзади, непріятельскій аэропланъ открылъ огонь изъ пулемета почти въ упоръ, съ разстоянія 10 метровъ. Первыми же разрывными пулями были ранены, по счастью, не тяжело: командиръ воен. летч., шт.-кап. С. Н. Головинъ, артиллерійскій офицеръ капитанъ В. А. Ивановъ и штабсъ-кап. Лойко, а также поврежденъ былъ пулеметъ Виккерса. Ружье-пулеметъ Madsen'a „заѣло“ при первыхъ выстрѣлахъ, аттаку пришлось отбивать подпор. А. Ю. Лутцу, изъ единственнаго неповрежденнаго пулемета, изъ котораго онъ успѣлъ сдѣлать всего десять выстрѣловъ въ упоръ по непріятельскому аэроплану. Былъ ли раненъ кто-нибудь изъ непріятельскихъ летчиковъ, или у нихъ не хватило рѣшимости продолжать аттаку, а возможно также, что непріятельскій аэропланъ попалъ въ струю воздуха отъ винтовъ „Муромца“, но только онъ рѣзко наклонившись на сторону, пошелъ снижаясь по направленію Туккума. Пережившему жуткіе минуты экипажу воздушнаго корабля было уже не до того, чтобы слѣдить за его дальнѣйшимъ полетомъ. Несмотря однако на все описанное и на то, что „Муромецъ“ получилъ въ этомъ воздушномъ бою 293 пробоины, онъ былъ благополучно доведенъ до ближайшаго аэродрома подъ Ригой. По выраженію одного изъ участниковъ полета, послѣ бывшаго подъ ними моря, земля показалась имъ: „очень милой...“

Въ боевомъ отрядѣ на западномъ фронтѣ, подъ Минскомъ

втеченіе лѣта и осени 1916 года „Муромцы“ успѣшно выполняли свою работу, несмотря на то, что всѣ находившіеся тамъ воздушные корабли имѣли моторы „Sunbeam“, за исключеніемъ лишь „Ильи Муромца Кіевскаго“ имѣвшаго моторы „Argus“. Изъ находившихся въ этомъ отрядѣ воздушныхъ кораблей началъ выдѣляться своими смѣлыми полетами „Илья Муромецъ XVI“, подъ командой воен. летч., поручика Макшеева.


И. И. Сикорскій и командиръ возд. кор. „Илья Муромецъ XVI“ воен. летч., пор. Д. К. Макшеевъ, погибшій въ воздушномъ бою 25 сент. 1916 года, близь Молодечно. Псковъ. Лѣто 1916 г.

Осенью 1916 года на сѣверномъ участкѣ западнаго фронта предполагалось произвести прорывъ германскаго фронта. Желая отвлечь вниманіе противника отъ подготовлявшагося наступленія нашихъ войскъ на этомъ участкѣ, развѣдывательное отдѣленіе штаба фронта рѣшило использовать для этой цѣли нашу авіацію и произвести демонстрацію на участкѣ въ раіонѣ Сморгонь — Крево. Съ этой цѣлью, въ м. Мясота были переброшены четыре „Муромца“ и двѣнадцать малыхъ аппаратовъ.

Мѣстомъ налета былъ намѣченъ штабъ нѣмецкой резервной дивизіи возлѣ м. Боруны.

Организація этого полета 12 сентября 1916 г., была поручена начальнику развѣдывательнаго отдѣленія штаба фронта. По незнакомству ли съ этимъ совершенно новымъ способомъ воздушной войны и ея тактикой, — когда впервые тяжелая авіація должна была выступить совмѣстно съ легкой, или по какимъ-либо инымъ причинамъ, но никакой организаціи этого группового полета не было. Всѣ аппараты улетѣли самостоятельно, по одиночкѣ. Наши истребители, отдѣлившись, кружились надъ линіей фронта, малые аппараты не могли проникнуть для бомбометанія въ тылъ противника, а „Муромцы“, могшіе

въ надлежащемъ строю (какъ то имѣло мѣсто на рижскомъ фронтѣ, подъ Ангерномъ) развить сильный пулеметный огонь, дѣйствовали вразбродъ по одиночкѣ.

„Ильѣ Муромцу Кіевскому", на которомъ находился и начальникъ развѣдывательнаго отдѣленія штаба фронта, удалось правда выполнить свою задачу: долетѣвъ до мѣста расположенія штаба нѣмецкой дивизіи и кружась втеченіе пятнадцати минутъ надъ мѣстечкомъ, „Илья Муромецъ Кіевскій" удачными попаданіями бомбъ зажегъ это мѣстечко и нѣмецкій штабъ и вернулся благополучно назадъ. „Илья Муромецъ XVI", также проникъ за линію непріятельскаго фронта. Онъ былъ аттакованъ четырьмя непріятельскими истребителями. Завязался ожесточенный бой, во время котораго разрывными, зажигательными пулями непріятельскихъ истребителей былъ взорванъ на „И. М. XVI" бензиновый бакъ и „Муромецъ", объятый пламенемъ, упалъ на занятой непріятелемъ территоріи, недалеко отъ о. Крево. На немъ погибли: командиръ в. л., поручикъ Макшеевъ, его помощникъ в. летч., пор. Рахминъ, артиллерійскій офицеръ пор. Гаибовъ и корнетъ Карповъ. Въ перехваченномъ нѣмецкомъ радіо говорилось по этому поводу: „наконецъ намъ удалось сбить большой русскій четырехмоторный аэропланъ, хотя это и стоило трехъ нашихъ аппаратовъ"...

Изъ записки, брошенной, согласно авіаціонной традиціи, нѣмецкимъ аэропланомъ видно было, что наши погибшіе офицеры были погребены нѣмцами съ отданіемъ воинскихъ почестей. На полученномъ впослѣдствіи снимкѣ, помѣщенномъ въ нѣмецкой газетѣ, видно было, что надъ братской могилой нашихъ офицеровъ поставленъ былъ осьмиконечный православный крестъ съ надписью, что на этомъ мѣстѣ лежатъ четыре русскихъ летчика, погибшіе славной смертью въ воздушномъ бою, 25 сентября (нов. ст.) 1916 года.

Около креста видны были остатки колесъ аэроплана и радіаторовъ мотора „Sunbeam", все, что осталось отъ славно погибшаго воздушнаго корабля „Илья Муромецъ XVI".

Георгіевская Дума посмертно наградила всѣхъ четырехъ погибщихъ офицеровъ орденомъ Георгія 4 степени.

Итакъ попытка группового въ 16 аппаратовъ полета, гдѣ впервые тяжелая авіація дѣйствовала совмѣстно съ легкой, вслѣдствіе отсутствія надлежащей подготовки и организаціи — не удалась. Стоила она намъ: одного „Ильи Муромца", одного

„Морана“, сбитыхъ непріятельскими истребителями и двухъ выведенныхъ изъ строя малыхъ аппаратовъ. Противникъ имѣлъ на этомъ участкѣ лишь [одинъ отрядъ истребителей. Послѣ этой неудачной попытки, намѣченная демонстрація была отмѣнена.

Изъ всѣхъ этихъ 16-ти аэроплановъ одному лишь „Ильѣ Муромцу Кіевскому“ удалось выполнить задачу и сжечь штабъ нѣмецкой дивизіи, поэтому неуспѣхъ задуманнаго полета не можетъ быть приписанъ конструктивнымъ недостаткамъ „Муромцевъ“, или слабой постановкѣ дѣла въ Эскадрѣ Воздушныхъ Кораблей, на что такъ любили ссылаться противники „тяжелой“ авіаціи.

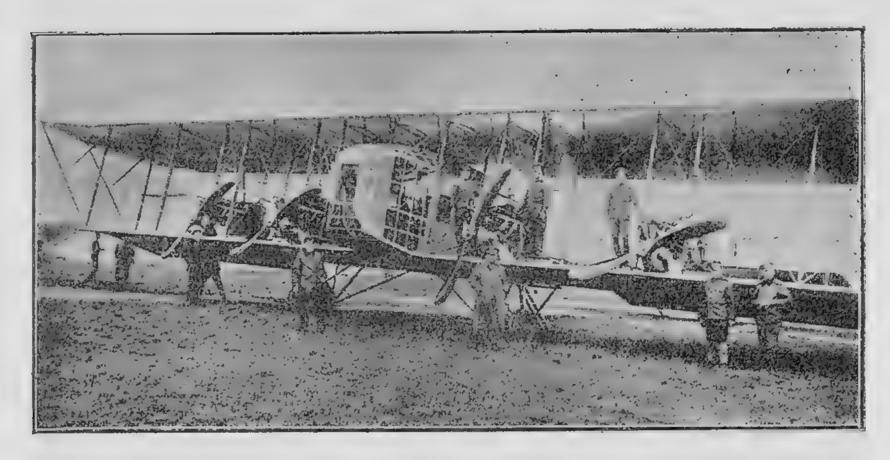


Четырехмоторный аэропланъ И. И. Сикорскаго: „Илья Муромецъ“ типъ Д. (т. наз. Д.И.М.) Моторы Renault расположенные попарно (tandem). Псковъ. Лѣто 1916 г.

Неуспѣхъ этотъ главнымъ образомъ зависилъ отъ того, что полетъ этотъ не былъ основательно продуманъ, разработанъ и подготовленъ, онъ былъ также импровизированъ, какъ импровизировались вначалѣ войны отряды аэроплановъ „Илья Муромецъ“, что и дало, какъ мы видѣли, плачевные результаты.

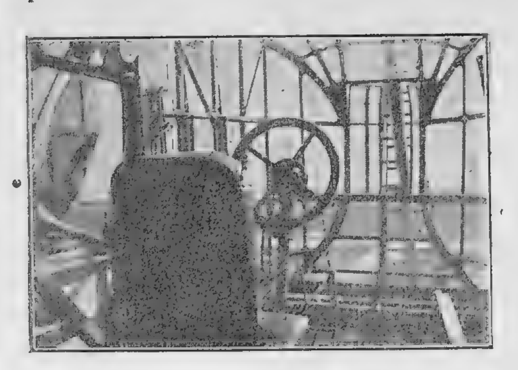
Въ то время какъ „Ильи Муромцы“ совершали боевые полеты въ отрядахъ на всѣхъ фронтахъ: сѣверномъ, западномъ и юго-западномъ, на базѣ „Муромцевъ“ во Псковѣ шла работа по подготовкѣ воздушныхъ кораблей и ихъ команднаго состава къ боевымъ полетамъ. На ряду съ этимъ производились испытанія новыхъ типовъ „Муромцевъ“, надъ усовершенствованіемъ которыхъ неутомимо работалъ И. И. Сикорскій.

24 августа 1916 года былъ произведенъ пробный полетъ новаго „Ильи Муромца“ (типъ Е.)*). Этотъ новый аэропланъ



„Илья Муромецъ“ (типъ Е). Лѣто 1916 г. Псковъ.

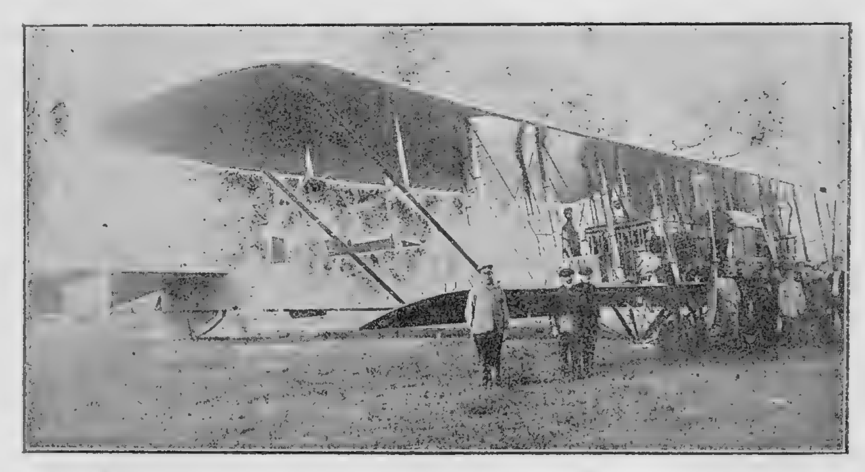
при нагрузкѣ 150 пудовъ легко достигалъ высоты 3100 метровъ. Каюта его была болѣе помѣстительна, чѣмъ на прежнихъ типахъ „Муромцевъ“. Измѣнено было расположенiе бензиновыхъ баковъ, усилено было его вооруженiе. Передняя часть вся была изъ небьющагося, вѣрнѣе не дающаго осколковъ стекла, что давало возможность пилоту хорошо видѣть не только впередъ, но и по сторонамъ, вверхъ и внизъ. Мощность его двигателей доведена была до 740 лош. силъ. На этомъ аппаратѣ



Внутреннiй видъ передней части кабины „И. М.“ типъ Е. 1916 г.

*) Еще ранѣе былъ сконструированъ И. И. Сикорскимъ и построенъ на Р. Б. Заводѣ „Илья Муромецъ“ типъ Д (Д. И. М.), четырехъ моторный (Рено); моторы расположены были попарно (тандемъ) съ тянущими и толкающими винтами. Этотъ аппаратъ давшiй на предварительныхъ испытанiяхъ на заводѣ хорошiе результаты, не удовлетворилъ И. И. Сикорскаго и отъ этой установки моторовъ онъ отказался.

были установлены моторы „Renault“. Сдѣлать это пришлось по тому, что производство русско-балтійскихъ моторовъ еще не было въ надлежащей мѣрѣ налажено. Моторы „Renault“ дали на этомъ „Муромцѣ“ хорошіе результаты, недостаткомъ ихъ была ихъ громоздкость и тяжесть, что въ связи съ огромнымъ количествомъ поглощаемаго ими бензина не давало этому типу „Муромца“ большихъ преимуществъ въ смыслѣ полезнаго груза, при дальнихъ полетахъ. На такомъ „Муромцѣ“, 24 апрѣля 1917 года былъ совершенъ командиромъ „Ильи Муромца V“ шт.-кап. Алехновичемъ перелетъ изъ гор. Винницы въ Кишиневъ съ нагрузкой 180 пудовъ



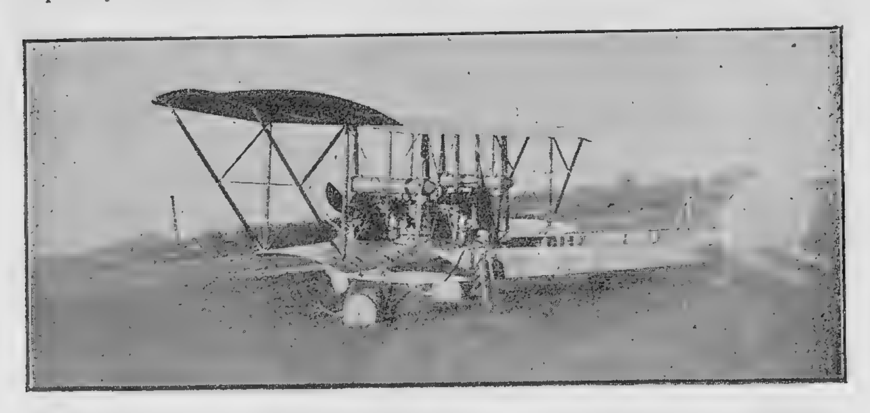
Возд. Корабль: „Илья Муромецъ“ — типъ Г. Моторы: средніе: Renault, крайніе: русско-балтійскіе. 1916—1917 г. г.

при неблагопріятныхъ условіяхъ: сильный вѣтеръ до 23 метровъ въ секунду на высотѣ 1000 метровъ.

Кромѣ типа Е, въ началѣ сентября того же 1916 г. былъ испытанъ (10 сент.) „Илья Муромецъ“ типъ Г.; — этотъ аппаратъ въ общемъ сохранилъ всѣ главнѣйшія черты предшествовавшихъ типовъ (Б и В), но на немъ установлены были два мотора „Renault“ по 220. HP каждый по срединѣ и два русско-балтійскихъ мотора по 150 лош. силъ каждый по сторонамъ. Вызвано это было тѣмъ, что какъ было сказано, ограниченное производство нашихъ русскихъ моторовъ не давало возможности обойтись безъ помощи заграницы. Этотъ типъ „Ильи Муромца“ далъ во всякомъ случаѣ много лучшіе результаты, чѣмъ

„Муромцы“ съ моторами „Sunbeam“. При нагрузкѣ въ 100 пудовъ онъ достигалъ высоты 1000 метровъ въ 6 минутъ и поднимался на высоту 3500 метровъ. Можно упомянуть, что во время пробнаго полета на этомъ аппаратѣ прекратилась подача бензина, и „Муромецъ“ находившiйся въ 30 верстахъ отъ своего аэродрома, благополучно спланировалъ на него. Этотъ планирующiй спускъ выполненъ былъ в. л., кап. Р. Л. Нижевскимъ сдѣлавшимъ на высотѣ 200 метровъ нѣсколько спиралей съ большимъ креномъ.

Кромѣ большихъ четырехмоторныхъ аппаратовъ, И. И. Сикорскимъ былъ сконструированъ небольшой двухмоторный аэропланъ съ двойнымъ фюзеляжемъ: С-19, такъ наз. „двухвостка“. При пробныхъ полетахъ этотъ аппаратъ былъ поврежденъ и



Аэропланъ Сикорскаго: — С-19, съ двойнымъ фюзеляжемъ („двухвостка“), съ двумя моторами „Sunbeam“ расположенными одинъ за другимъ (tandem). Винты: толкающiй и тянущiй. Лѣто 1916 г.

послѣ того не строили новыхъ аппаратовъ этого типа. Расположенiе его моторовъ было какъ на „Ильѣ Муромцѣ“ типа Д., т. е. съ тянущими и толкающими винтами. Моторы „Sunbeam“

Обученiе командпаго состава „Муромцевъ“ шло своимъ чередомъ. Къ лѣту 1916 года большинство назначенныхъ на „Муромцевъ“ командировъ самостоятельно улетѣло изъ Пскова въ боевые отряды. Въ общемъ обученiе полетамъ на „Муромцахъ“ происходило безъ осложненiй. Единственная катастрофа происшедшая съ „Муромцемъ“ и сопровождавшаяся жертвами произошла 16 мая 1916 года, когда разбился на смерть, назначенный командиромъ воздушнаго корабля „И. М. XIV“, шт.-кап.

Иньковъ. Причиной этой катастрофы былъ, повидимому, поворотъ безъ крена (то, что военные летчики называли „штабъ-офицерскимъ“ поворотомъ). Кромѣ шт.-кап. Инькова тяжело пострадали: шт.-кап. Валевачевъ, механикъ Ковальчукъ и поручикъ в. л., Полетаевъ. Два первыхъ умерли нѣсколько дней спустя отъ осложненій. Пятый находившійся на кораблѣ вольноопредѣляющійся Насоновъ отдѣлался лишь вывихомъ руки.

Осенью 1916 года воздушные корабли, бывшіе въ боевомъ отрядѣ подъ Ригой были отозваны оттуда. Эскадра Воздушныхъ Кораблей перешла на юго-западный фронтъ, гдѣ въ гор. Винницѣ, Подольской губерніи на принадлежавшемъ ранѣе германскимъ подданнымъ заводѣ: „Рабетге и Гизеке“ нашлось



Пулеметная установка на хвостѣ возд. кор. „Илья Муромецъ“ (типъ Г.), дававшая возможность встрѣчать аттаки непріятельскихъ истребителей съ этого наиболѣе уязвимаго для „Муромца“ мѣста. 1916—1917 г г.

хорошее помѣщеніе для расширившихъ свою дѣятельность мастерскихъ эскадры и имѣлся хорошій аэродромъ. Переходъ Эскадры Воздушныхъ Кораблей изъ Пскова и отозваніе всѣхъ „Муромцевъ“ съ сѣвернаго фронта, помимо предполагавшагося весною 1917 года наступленія нашихъ войскъ на Румынскомъ фронтѣ, вызывалось повидимому еще и тѣмъ недоброжелательнымъ отношеніемъ къ „Муромцамъ“ и Эскадрѣ Воздушныхъ Кораблей, которое замѣтно было со стороны штаба Сѣвернаго фронта.

Въ то время, т. е. къ началу 1917 года, наши арміи уже имѣли въ достаточномъ количествѣ артиллерію, снаряды и ждали весны, чтобы мощнымъ ударомъ прорвать фронтъ про-

тивника. Въ конечномъ успѣхѣ были увѣрены всѣ. Говорятъ, что оркестръ Гвардейскаго Экипажа разучивалъ уже маршъ спеціально написанный „на вступленіе въ Константинополь“. Извѣстно было, что австрійцы ждутъ лишь нашего наступленія, чтобы сдаться.

„Ильи Муромцы“, выдѣлившіе боевой отрядъ на румынскій фронтъ, въ г. Болградъ, должны были такимъ образомъ явиться первыми вѣстниками освобожденія занятыхъ австрогерманскими войсками Румыніи, Сербіи.

Событія въ Петроградѣ въ концѣ февраля и началѣ марта 1917 года, перевернули однако все. Вмѣсто грома побѣдъ, насъ ожидалъ неслыханный позоръ, а вмѣсто желаннаго мира — самая отвратительная изъ войнъ — война гражданская.

ГЛАВА VIII.

1917 годъ. Революція. Шаги Временнаго Правительства въ отношеніи Эскадры Воздушныхъ Кораблей. Дѣятельность боевыхъ отрядовъ Эскадры В. К. на галиційскомъ и румынскомъ фронтахъ. Гибель „Ильи Муромца I“. Бои въ Винницѣ. Приходъ украинскихъ войскъ. 1918 годъ. Приходъ нѣмцевъ. „Муромцы“ боевого отряда на Западномъ фронтѣ. Перелетъ „Ильи Муромца Кіевскаго“ въ Москву и его гибель.

Въ предшествовавшемъ изложеніи были указаны тѣ причины, которыя задерживали нормальное развитіе „Муромцевъ“, что прежде всего сказалось въ сравнительно небольшомъ числѣ боевыхъ воздушныхъ кораблей.

Какъ бы то ни было, но къ началу 1917 года имѣвшіеся на лицо боевые воздушные корабли, сведенные вмѣстѣ, представляли уже внушительную силу. Работы на базѣ „Муромцевъ“ въ г. Винницѣ шли полнымъ ходомъ, мастерскія оборудованныя станками, могли уже производить болѣе сложныя работы.

Несмотря на то, что база „Муромцевъ“ являлась тыловой частью, да еще вдобавокъ состоявшею изъ мастеровыхъ-рабочихъ, Эскадра Воздушныхъ Кораблей представляла вполнѣ дисциплинированную воинскую часть, что между прочимъ, было отмѣчено Главнокомандующимъ Юго-западнаго фронта, посѣтившимъ Винницу и повидимому ожидавшимъ увидѣть распущенную тыловую часть, подобно большинству запасныхъ частей высылавшихъ пополненія на фронтъ.

Этимъ порядкомъ и дисциплинированностью нижнихъ чиновъ эскадры нужно объяснить то обстоятельство, что въ началѣ революціи въ эскадрѣ не было никакого нарушенія порядка, эксцессовъ, хотя, конечно, какъ и всѣ воинскія части она вскорѣ стала быстро разваливаться.

5 марта, въ день объявленія манифеста объ отреченіи Государя Императора Николая II, въ эскадрѣ случился пожаръ въ одномъ изъ складовъ; причиной пожара былъ повидимому умышленный поджогъ. Сгорѣло много цѣннаго имущества, но къ чести нижнихъ чиновъ эскадры нужно сказать, что не только не было, обычнаго въ такихъ случаяхъ, растаскиванія казеннаго имущества, попытки къ которому прекращались самими же нижними чинами, но наоборотъ, солдатъ, принимавшихъ участіе въ тушеніи пожара, нужно было удерживать отъ того, чтобы они не лѣзли въ огонь. Было нѣсколько ушибленныхъ и нѣсколько случаевъ довольно серьезнаго отравленія окисью углерода (дымомъ).

Часовой, стоявшій около цистерны съ бензиномъ, не оставилъ своего поста, несмотря на сыпавшіяся около искры и головни, могшія вызвать пожаръ бензина и взрывъ цистерны; видя опасность пожара, онъ выстрѣлами вызвалъ разводящаго и караулъ: цистерна была отведена въ болѣе безопасное мѣсто. По мѣрѣ „углубленія" революціи развалъ эскадры шелъ тѣмъ обычнымъ путемъ, который хорошо памятенъ всѣмъ, кто имѣлъ то или иное соприкосновеніе съ войсками, съ тою лишь разницею, что въ эскадрѣ до ея полнаго развала не было ни одного убійства и даже насилія по отношенію къ офицерамъ, несмотря на то, что солдаты съ первыхъ же дней ясно дѣлались „сознательными" большевиками. Для характеристики того, что происходило въ Винницѣ въ началѣ революціи, достаточно привести нѣсколько фактовъ, имѣвшихъ тамъ мѣсто.

31 марта 1917 года, довольно многочисленный гарнизонъ Винницы получилъ приказаніе выстроиться съ оружіемъ на плацу казармъ стоявшаго въ Винницѣ въ мирное время 73-го пѣх. Крымскаго полка, занятыхъ въ то время частью госпиталемъ, частью 15-мъ запаснымъ полкомъ. Оказалось, что съ войсками желалъ говорить бывшій членъ второй Государственной Думы Семеновъ. Передавъ „гражданамъ-воинамъ" привѣтствіе отъ совѣта солдатскихъ и рабочихъ депутатовъ, этотъ бывшій членъ Гос. Думы произнесъ обычную по тому времени

митинговую рѣчь, о которой можно было бы и не вспоминать, если бы въ ней ораторъ не упомянулъ объ Наполеонѣ, приходившемъ въ Россію, якобы для того, чтобы дать ей „землю и волю“. Какое отношеніе имѣлъ Императоръ Наполеонъ къ „завоеваніямъ пролетаріата“, было не ясно не только слушателямъ, но вѣроятно и самому оратору, но это не помѣшало качать его подъ звуки марсельезы, причемъ начальникъ гарнизона и нѣкоторые офицеры и чиновники, почтительно поддерживали за сапогъ этого посланника совѣтовъ, вѣроятно желая тѣмъ лучше выразить свою солидарность съ этими послѣдними.

22 апрѣля 1917 года, въ Винницѣ хоронили съ воинскими почестями, за неимѣніемъ другихъ жертвъ царскаго режима, трупы четырехъ казненныхъ еще въ 1916 году по приговору военно-полевого суда: двухъ австрійскихъ шпіоновъ, одного мародера и одного чиновника изнасиловавшаго семилѣтнюю дѣвочку. Трупы эти были, очевидно, плохо закопаны на краю обрыва, весною были случайно обнаружены и находка ихъ породила самые фантастическіе, нелѣпые слухи.

Произведеннымъ разслѣдованіемъ было установлено, что это были трупы казненныхъ за вышеприведенныя преступленія, что не помѣшало устроить всѣмъ имъ торжественныя похороны съ участіемъ частей гарнизона.

Изъ многочисленныхъ манифестацій и шествій по городу того времени, заслуживаетъ упоминанія бывшее 30 марта 1917 года шествіе евреевъ-дезертировъ. Манифестанты эти кромѣ краснаго плаката, несли бѣло-голубой съ надписями на русскомъ и еврейскомъ языкахъ: „Слушай Израиль, благослови своихъ сыновъ на подвигъ ратный“.

У однихъ зрителей это шествіе и плакаты вызвали улыбку, а пессимистамъ дали поводъ заключить, что война окончена.

Однимъ изъ первыхъ шаговъ временнаго правительства по отношенію Эск. Возд. Кораблей явилось смѣщеніе генерала Шидловскаго съ должности Начальника Эскадры.

Начальникъ Штаба Верх. Главнокомандующаго, Генералъ М. В. Алексѣевъ, сообщившій объ этомъ М. В. Шидловскому писалъ, что военный министръ Гучковъ находитъ дѣятельность генерала Шидловскаго вредною и требуетъ его отставки. Генералъ Алексѣевъ въ этомъ же письмѣ выражалъ глубокое сожалѣніе объ уходѣ М. В. Шидловскаго, съ дѣятельностью котораго, какъ начальника и организатора Эскадры Воздушныхъ

Кораблей онъ, какъ начальникъ Штаба Верх. Главн., по словамъ этого письма, хорошо былъ знакомъ и котораго онъ очень цѣнилъ.

5 апрѣля, собравъ Командировъ Воздушныхъ Кораблей, находившихся въ Винницѣ и старшихъ офицеровъ Эскадры, генералъ Шидловскій сообщилъ имъ объ требованіи Гучкова и своемъ уходѣ и просилъ продолжать начатое имъ дѣло, на которое онъ положилъ всѣ свои силы и энергію. Генералъ Шидловскій не могъ при этомъ побороть своего волненія и скрыть выступившіе у него на глазахъ слезы, что у него какъ человѣка съ сильнымъ характеромъ, указывало на глубокое нравственное потрясеніе.



Поѣздъ, переполненный оставившими фронтъ солдатами, на станціи Винница Юго-Зап. ж. д. Апрѣль, 1917 года.

Вмѣстѣ съ генераломъ Шидловскимъ покинулъ Эскадру и И. И. Сикорскій, уже болѣе въ нее не возвращавшійся.

Послѣ декларации правъ солдата, приказа № 1 и другихъ революціонныхъ шаговъ новаго правительства, говорить о какой-либо созидательной работѣ въ Эскадрѣ Воздушныхъ Кораблей, конечно, не приходится. Первое время работа въ Эскадрѣ еще шла по инерціи, несмотря на то, что съ фронта уже хлынули толпы „сражателей“ — оставившихъ свои части. Въ отрядахъ Эскадры продолжались даже полеты, несмотря на то, что „сознательные“ солдаты явно были противъ этого полагая, что полеты въ тылъ непріятеля могутъ задержать заключеніе мира „безъ анексій и контрибуцій“. Бывали случаи

мелкой порчи аппаратовъ, неговоря уже объ угрозахъ офицерамъ, которые главнымъ образомъ и участвовали въ этихъ полетахъ.

При подобныхъ условіяхъ полеты эти больше походили на попытки къ самоубійству, чѣмъ на военныя дѣйствія противъ непріятеля. Тѣмъ не менѣе боевые полеты совершались какъ въ отрядахъ, расположенныхъ въ Галиціи: неподалеку отъ Тарнополя и въ раіонѣ Черткова, такъ и на Румынскомъ фронтѣ. 25 апрѣля 1917 года, „Илья Муромецъ XV", подъ командой воен. летчика, капитана Г. В. Клембовскаго не только выдержалъ бой съ тремя германскими истребителями, но вышелъ изъ него побѣдителемъ, такъ какъ въ этомъ воздушномъ бою было сбито „Муромцемъ" два непріятельскихъ истребителя, рискнувшихъ подойти слишкомъ близко къ нашему воздушному кораблю. На „И. М. XV" былъ легко раненъ въ голову мотористъ, ст. ун.-оф. Голубецъ, аппаратъ получилъ небольшія поврежденія: пробиты лопасти винтовъ, разбитъ картеръ одного изъ моторовъ.

Воздушный корабль „Илья Муромецъ XV" вылетѣлъ рано утромъ 25 апрѣля 1917 г. съ аэродрома у м. Ягельницы (близь Черткова). Составъ экипажа: командиръ — воен. лет., капитанъ Г. В. Клембовскій, его помощникъ — воен. лет., пор. Демичевъ-Ивановъ, артиллерійскій офицеръ кап. П. В. Ивановскій, воен. лет., шт.-кап. В. С. Федоровъ и мотористъ ст. унт.-оф. Голубецъ.

Запасъ горючаго: бензина — 36 пуд., масла — 8 пуд. Вооруженіе: 6 пудовыхъ бомбъ, 4 пулемета (Виккерса, Люиса и два ружья-пулемета Madsen'a) съ большимъ количествомъ патроновъ. Путь слѣдованія: Ягельницы, Монастержиско, Липица Дольна, — фольваркъ Хуциско, въ которомъ былъ расположенъ штабъ 22-ой турецкой дивизіи. Въ полетѣ изъ пулеметовъ были обстрѣляны обозы. Изъ сброшенныхъ въ фольваркъ Хуциско бомбъ, четыре попали въ зданія фольварка и вызвали тамъ пожаръ. На обратномъ пути, верстахъ въ 10 отъ позицій, въ раіонѣ дер. Мечищувъ, „И. М. XV" былъ аттакованъ тремя непріятельскими истребителями типа „Фоккеръ", подошедшими къ „Муромцу" сзади. Отвѣтнымъ огнемъ съ „Муромца" первый изъ непріятельскихъ истребителей былъ вскорѣ сбитъ и упалъ въ лѣсъ около непріятельскихъ окоповъ, что было ясно видно съ „Муромца". Второй „Фоккеръ" былъ сбитъ уже надъ

нашей территоріей, но въ виду поврежденій полученныхъ на „Муромцѣ“ и раненія моториста Голубца — экипажъ не могъ слѣдить за его паденіемъ. Свѣдѣнія о сбитіи „Муромцемъ“ непріятельскихъ истребителей доставлены были въ штабъ арміи изъ частей войскъ, занимавшихъ позиціи въ этомъ раіонѣ, черезъ штабъ 41 Арм. Корп., видѣвшихъ этотъ воздушный бой, происходившій на высотѣ отъ 2400 до 1800 метровъ.

За этотъ бой помощникъ командира возд. кор. „Илья Муромецъ XV“ пор. Демичевъ-Ивановъ награжденъ былъ орденомъ св. Георгія 4 степени, кап. П. В. Ивановскій и шт.-кап. в. л., В. С. Федоровъ, награждены были Георгіевскимъ оружіемъ, ст. ун.-оф. С. Голубецъ — георгіевскимъ крестомъ. Что касается командира в. корабля в. л., кап. Г. В. Клембовскаго, то онъ былъ представленъ къ награжденію орденомъ Св. Георгія 4 ст., Нач. Э. В. Кор., въ Штабъ Юго-Зап. Фронта въ порядкѣ ст. 26 статута, но т. к. въ то время происходила смѣна Главнокомандующихъ (на мѣсто ген. Брусилова — ген. Гуторъ), представленіе направлено было въ Петроградскую Георгіевскую Думу. Послѣдующія событія въ Петроградѣ помѣшали награжденію кап. Клембовскаго этимъ орденомъ.

Капитанъ Клембовскій послѣ этого воздушнаго боя получилъ телеграмму отъ Главноком. Юго-Запад. Фронта слѣдующаго содержанія (съ копіей ген. кварм. 7.):

„Главкоюз приказалъ передать сердечную благодарность всему составу экипажа „Ильи Муромца XV“ за лихія дѣйствія въ воздушномъ бою 25 апрѣля въ раіонѣ дер. Мечищувъ. Сухомлинъ.“

Изъ боевыхъ полетовъ на Румынскомъ фронтѣ заслуживаютъ вниманія полеты „Ильи Муромца IX“, подъ командой воен. лет., капитана Р. Л. Нижевскаго, относящіеся къ тому же времени т. е. веснѣ 1917 года. Во время этихъ полетовъ этотъ „Муромецъ“ типа Е, показалъ свои хорошіе качества. Во время одного изъ полетовъ, при переходѣ линіи фронта, загорѣлся карбюраторъ одного изъ среднихъ моторовъ (Renault). Пожаръ, распространившійся уже на нижнюю несущую поверхность „Муромца“ былъ потушенъ, подъ сильнымъ артиллерійскимъ обстрѣломъ, вылѣзшими на крыло стар. ун.-оф. Ивановымъ и вольноопредѣляющимся Капономъ. Послѣ этого „Илья Муромецъ IX“ продолжалъ полетъ на трехъ моторахъ и сбросивъ бомбы, благополучно вернулся на свой аэродромъ. Въ другомъ полетѣ этотъ же воздушный корабль, возвращавшійся изъ сво-

его налета на станцію Троянъ, разрушенную его бомбами, былъ аттакованъ двумя непріятельскими истребителями уже на нашей территоріи. Экипажъ корабля, считавшій себя дома, не принялъ необходимыхъ мѣръ предосторожности и аттака непріятельскихъ истребителей была замѣчена лишь послѣ того, какъ подошедшій незамѣченнымъ сзади непріятельскій аэропланъ открылъ пулеметный огонь по „Муромцу", причемъ ранены были: въ ногу — прапорщикъ Талако и смертельно въ животъ: ст. ун.-оф. Янкевичъ. Несмотря на это аттака была отбита, причемъ былъ сбитъ одинъ изъ непріятельскихъ истребителей. У „Ильи Муромца IX" были пробиты радіаторы двухъ среднихъ моторовъ; остававшійся до аэродрома 50 верстъ „И. М." летѣлъ на двухъ уцѣлѣвшихъ моторахъ.

Въ боевомъ отрядѣ подъ Тарнополемъ, „углубленіе революціи" не замедлило сказаться трагическими послѣдствіями. 28 апрѣля 1917 года погибъ со всѣмъ экипажемъ неподалеку отъ м. Микулинцевъ воздушный корабль „Илья Муромецъ I". Въ воздухѣ сломалась и выпала подкосная стойка аппарата. Повидимому, это было слѣдствіемъ умышленной порчи стойки или тросовъ ее поддерживавшихъ. Такое поврежденіе легко могло быть просмотрѣно, тѣмъ болѣе, что механикъ этого возд. корабля М. Ѳ. Шидловскій, всегда лично и подробно осматривавшій аппаратъ, подъ вліяніемъ постоянныхъ оскорбленій и угрозъ со стороны нижнихъ чиновъ, сказался больнымъ и помѣщенъ былъ въ госпиталь, офицеры же корабля могли просмотрѣть такую мелочь какъ ослабленная или даже снятая контръ-гайка растяжки поддерживавшей стойку. При паденіи разбились на смерть: командиръ корабля (онъ же командиръ боевого отряда) старшій лейтенантъ, в.-морской летч. Г. И. Лавровъ, — спутникъ и помощникъ И. И. Сикорскаго въ перелетѣ 1914 г. изъ Петрограда въ Кіевъ и обратно, помощникъ командира воен. летч., поручикъ В. К. Витковскій, лейтенантъ Шокальскій, подъесаулъ Отрѣшко, прапорщикъ Балашовъ и мотористъ, ст. ун.-оф. Софроновъ.

Вскорѣ послѣ позорнѣйшаго отступленія нашихъ революціонныхъ войскъ отъ Тарнополя, ознаменовавшагося небывалыми грабежами и насиліемъ надъ мирнымъ населеніемъ, какъ результатами „революціонной дисциплины", когда непріятель, не встрѣчая никакого отпора, сталъ быстро приближаться къ нашей границѣ, рѣшено было перевести базу Эскадры Воз-

душныхъ Кораблей изъ Винницы вглубь Россіи, но разстроенный транспортъ и общій развалъ не дали возможности сдѣлать это.

Въ августѣ 1917 года, надъ Винницей появился непріятельскій аэропланъ, который, чувствуя себя въ полной безопасности, выпустилъ нѣсколько очередей изъ пулемета по мирному городу и сбросилъ въ мѣсторасположеніе Эскадры нѣсколько бомбъ, не причинившихъ послѣдней никакого вреда. Осколками бомбъ разорвавшихся неподалеку отъ Эскадры была ранена крестьянская дѣвушка и убита свинья.

Неопасный для внѣшняго врага, довольно многочисленный гарнизонъ Винницы того времени, развращенный пропагандой и полнымъ ничегонедѣланіемъ представлялъ собою несомнѣнную и серьезную опасность для мирнаго населенія. 10 октября 1917 года, вооруженныя толпы солдатъ сдѣлали попытку овладѣть казеннымъ виннымъ складомъ. Спиртъ выпустили въ рѣку Бугъ, причемъ можно было видѣть обычную въ такихъ случаяхъ картину паломничества солдатъ и населенія съ чайниками на рѣку, чтобы воспользоваться безплатной, драгоцѣнной, хотя и смѣшанной съ грязью и нечистотами влагой.

Толпы солдатъ, аттаковавшихъ складъ, разбѣжались при первомъ же пушечномъ выстрѣлѣ съ бронированнаго автомобиля, никого впрочемъ не задѣвшемъ. Перепуганныя власти и городское управленіе Винницы рѣшили вывести изъ города расквартированный тамъ 15-й запасный полкъ, по количеству людей чуть ли не превосходившій дивизію мирнаго времени. Полкъ, однако, не пожелалъ оставить Винницу и когда туда прибылъ карательный отрядъ, состоявшій изъ батальона юнкеровъ 2-ой школы прапорщиковъ въ Житомірѣ, казачьей батареи и взвода бронированныхъ автомобилей, то весь гарнизонъ взялся за оружіе. Къ возставшему 15-му запасному полку присоединились: стоявшій въ Виннницѣ пулеметный полкъ, всѣ нижніе чины Эскадры Воздушныхъ Кораблей, противоаэропланная батарея и взводъ броневыхъ автомобилей, еще недавно отбившій нападеніе 15-го зап. полка на винный складъ. Положеніе было довольно серьезное, такъ какъ помимо громадной, подавляющей численности гарнизона Винницы по сравненію съ карательнымъ отрядомъ, въ складахъ Эскадры имѣлось свыше 250 пулеметовъ съ большимъ запасомъ патроновъ. Офицеры эскадры отъ какого бы то ни было участія въ этихъ „воен-

ныхъ дѣйствіяхъ" отказались, на что нижніе чины, вполнѣ увѣренные въ своей побѣдѣ надъ „контръ-революціонными" войсками временнаго правительства, заявили, что они обойдутся и безъ нихъ. Дѣло происходило 27-го и 28-го октября 1917 г., т. е. какъ разъ въ тѣ дни, когда въ Петроградѣ „обыватель мирно спалъ и не зналъ, что одно правительство смѣняло другое"...

Послѣ предложенія возставшему гарнизону Винницы выдать оружіе и послѣдовавшаго отказа, 27 октября, въ 3 часа дня казачья батарея открыла сильный огонь по Эскадрѣ Воздушныхъ Кораблей, продолжавшійся съ небольшими перерывами до 10 часовъ вечера. Цѣпи шедшіе на батарею, послѣ первыхъ же очередей возвратились въ казармы, гдѣ и засѣли. Хотя среди возставшаго гарнизона и были офицеры, но не нашлось очевидно толковаго руководителя, который прежде всего захватилъ бы батарею, стоявшую почти безъ прикрытія, что не представляло, по условіямъ мѣстности, большого труда. Начальникъ карательнаго отряда и состоявшій при немъ комиссаръ тоже не проявляли особой энергіи и инціативы, засѣвши на желѣзнодорожной станціи, гдѣ захватить весь этотъ штабъ „мятежникамъ" не предоставляло большого труда, тѣмъ болѣе, что въ ихъ распоряженіи имѣлись бронированные автомобили.

Спасъ положеніе командиръ „правительственнаго" броневого взвода капитанъ Халилъ-Бековъ*).

Пушечнымъ выстрѣломъ съ бронированнаго автомобиля въ двери зданія Народнаго дома, гдѣ засѣдалъ совѣтъ солдатскихъ и рабочихъ депутатовъ, онъ разогналъ штабъ возставшихъ, а затѣмъ аттаковалъ лично на легкомъ бронированномъ автомобилѣ пушечный броневикъ — Гарфордъ большевиковъ, взорвавъ удачными попаданіями бензиновый бакъ послѣдняго. Выбивъ изъ рукъ противника его главное оружіе, капитанъ Халилъ-Бековъ не выпускалъ уже инціативы изъ своихъ рукъ.

Поздно вечеромъ сдалась Эскадра Воздушныхъ Кораблей, а къ вечеру слѣдующаго дня положилъ оружіе и остальной почти двадцатитысячный гарнизонъ Винницы, сдавшійся на милость побѣдителя. Въ петроградскихъ газетахъ, эти бои въ Винницѣ раздуты были до размѣровъ кровопролитнѣйшаго сра-

*) Убитъ въ 1919 году въ Екатеринодарскомъ Войсковомъ собраніи при столкновеніи съ казачьими офицерами, въ бытность его командиромъ Коннаго татарскаго полка.

женія. Описывалось, какъ „Муромцы“ летали надъ полемъ битвы и бросали бомбы. Въ то время въ Винницѣ не было уже ни одного годнаго къ полетамъ „Муромца“, да и врядъ бы нашлись охотники для такого полета. Надо думать, что пылкое воображеніе кореспондента приняло за „Муромца“ дѣйствительно летавшій въ этотъ день Вуазенъ, конечно, никакихъ бомбъ не бросавшій. Со стороны карательнаго отряда было убито пулеметнымъ огнемъ изъ эскадры два и ранено — три юнкера. Изъ возставшихъ убиты двое при взрывѣ броневика и нѣсколько человѣкъ ранены. На заводѣ, гдѣ была расположена эскадра повреждены снарядами нѣкоторыя зданія, въ городѣ пострадала отъ снарядовъ мужская гимназія и немного православный соборъ. Несмотря на такую побѣду, отрядъ войскъ вѣрныхъ Временному Правительству, забравши выданное оружіе долженъ былъ поспѣшно уйти въ Бердичевъ, гдѣ распылился, такъ какъ послѣ захвата въ Петроградѣ власти большевиками и отсутствія какой-либо организованной борьбы съ ними, и въ провинціи власть перешла къ нимъ безъ особаго сопротивленія.

Вскорѣ большевиковъ въ Винницѣ смѣнили украинцы. При помощи пришедшаго въ Винницу 7-го гайдамацкаго гетмана Дорошенки полка, украинскіе комиссары демобилизовали „русскихъ“ солдатъ и отправили ихъ по домамъ.

Гайдамаки обращались съ оставшимся, еще не разграбленнымъ имуществомъ Эскадры Возд. Кораблей еще безцеремоннѣй, чѣмъ ихъ предшественники. Выдержанное, сухое, цѣнное дерево для аэроплановъ растаскивалось ими на топку печей, хотя каменнаго угля и дровъ имѣлось достаточно. „Старшина“ гайдамаковъ, т. е. ихъ офицеры не препятствовали имъ дѣлать это и „дядьки“ на вопросъ зачѣмъ они жгутъ этотъ цѣнный строительный матеріалъ, добродушно отвѣчали: „та вин ліпше горить“...

Оставшіеся въ Эскадрѣ офицеры сдѣлали попытку спасти уцѣлѣвшее имущество и отвезти его въ Бердянскъ, куда украинскій штабъ авіаціи разрѣшилъ перейти Эскадрѣ. Украинскій комиссаръ подъ разными предлогами тормозилъ эту перевозку не давая вагоновъ, паровозовъ. Такъ продолжалось дѣло до 17 января 1918 года, когда послѣ ожесточеннаго, хотя и не кровопролитнаго боя съ шедшимъ съ фронта подъ командою madame Бошъ второго гвардейскаго корпуса, гайдамаки быстро

очистили Винницу. Отъ обстрѣла артиллеріей снова пострадала Эскадра Воздушныхъ Кораблей, которую втеченіе всей ночи обстрѣливалъ, надо отдать справедливость, довольно мѣткимъ огнемъ гвардейскій стрѣлковый артиллерійскій дивизіонъ. Одинъ снарядъ пробилъ пустой, находившійся рядомъ съ груженымъ динамитными бомбами, вагонъ въ составѣ эшелона нагруженнаго имуществомъ эскадры и напрасно ждавшаго своей отправки. Снарядъ этотъ разорвался въ бывшемъ караульномъ помѣщеніи эскадры, по сосѣдству съ вагонами.

Части этого большевистскаго корпуса имѣли еще остатки гвардейской выправки. По сохранившимся петлицамъ можно было узнать бывшихъ гвардейскихъ стрѣлковъ, литовцевъ; въ строю шли они довольно молодцевато и даже сохранили старыя знамена, гдѣ вензель Государя былъ зашитъ красной матеріей. Войдя въ Винницу, эти войска взяли контрибуцію и приступили къ широкой реквизиціи: лошади, напримѣръ, реквизировались „по подозрѣнію на помѣщичьи"...

15 февраля 1918 года, эти бывшія гвардейскія части при приближеніи нѣмцевъ оставили Винницу и съ боемъ отошли за Днѣпръ.

Въ Винницу въ это время прибылъ со стороны Жмеринки бронированный поѣздъ съ матросами и красногвардейцами, который втеченіе вечера и всей ночи обстрѣливалъ совершенно мирный городъ.

17 февраля Винница безъ всякаго боя занята была 30 солдатами 133 пѣх. саксонскаго, ландвернаго полка подъ командой унтеръ-офицера.

Къ этому времени, кромѣ погруженнаго въ вагоны имущества Эскадры Воздушныхъ Кораблей, среди котораго было еще много цѣннаго, въ Винницѣ оставалось лишь „кладбище" „Муромцевъ".

При приходѣ нѣмцевъ нѣкоторые, оставшіеся на аэродромѣ, хотя и въ достаточно плачевномъ видѣ „Муромцы" были подожжены и сгорѣли. Къ уцѣлѣвшимъ, нѣмцы приставили караулъ и не допускали на аэродромъ никого. На аэродромѣ „Муромцевъ" вскорѣ появились нѣмецкіе аэропланы съ черными крестами. Не легко было на душѣ у русскихъ летчиковъ, видавшихъ ранѣе эти аппараты въ воздушныхъ съ ними бояхъ.

Вскорѣ Эскадра Воздушныхъ Кораблей была „украинизи-

рована“, офицеры, не желавшіе, какъ говорили въ Винницѣ, „присягнуть на универсалъ“ были немедленно удалены.

Она была переименована въ: „Ескадру повітровіх кораблів“ и просуществовала (вѣрнѣе одно ея названіе), до осени 1918 года, когда съ уходомъ нѣмцевъ окончила существованіе и „Вільна Украина“.

Въ единственномъ оставшемся отрядѣ Эскадры Воздушныхъ Кораблей на западномъ фронтѣ, около Минска, гдѣ не было украинизаціи дѣло обстояло не многимъ лучше.

Солдаты этого отряда не отпускали офицеровъ, переведенныхъ на солдатское жалованье и паекъ и держали ихъ подъ постояннымъ надзоромъ комитета, опасаясь какъ бы эти офицеры не улетѣли бы на Донъ къ генераламъ Корнилову и Каледину.

Такое положеніе продолжалось до февраля 1918 года, когда нѣмцы, начавшіе свое не встрѣчавшее ни малѣйшаго отпора наступленіе, появились верстахъ въ сорока отъ мѣста стоянки отряда „Муромцевъ“. 21 февраля комитетъ обратился къ командиру отряда, полковнику Башко съ просьбой вывести ихъ изъ создавшагося сквернаго положенія, грозившаго имъ интернированіемъ въ лагерѣ для военно-плѣнныхъ. Несмотря на развалъ бывшій въ отрядѣ, „Муромцы“ и имущество отряда были въ относительной исправности и цѣлости, что по тѣмъ временамъ, когда покидавшіе фронтъ солдаты распродавали за безцѣнокъ казенное имущество, было рѣдкостью.

Въ то время пулеметъ можно было купить за 25 рублей, а батарею съ орудіями, зарядными ящиками, лошадьми рублей за 800, не проданное имущество бросалось и не только нѣмцы, но и поляки и румыны сдѣлали на этомъ казенномъ русскомъ имуществѣ хорошія дѣла.

Къ чести нижнихъ чиновъ отряда „Муромцевъ“ нужно сказать, что они при приближеніи нѣмцевъ сжигали имущество, но не бросали его и не продавали — покупатели, конечно, нашлись бы.

Отдавъ распоряженіе объ уничтоженіи имущества, которое невозможно было вывезти и объяснивъ нижнимъ чинамъ отряда куда и какъ имъ слѣдуетъ направляться, чтобы не попасть въ плѣнъ къ нѣмцамъ, полковникъ Башко отдалъ распоряженіе приготовить къ полету исправныхъ „Муромцевъ“, въ томъ числѣ и „Илью Муромца Кіевскаго“. Придя на аэродромъ,

полк. Башко, къ своему удивленію, увидѣлъ выстроенныхъ, какъ при старомъ режимѣ, нижнихъ чиновъ отряда и на поданную команду: „смирно“, поздоровался съ ними по старому, на что получилъ дружный и отчетливый отвѣтъ: „Здравія желаемъ Ваше Высокоблагородіе...“

Въ то время Винница, гдѣ находилась база и Штабъ Эскадры Воздушн. Корабл., была уже занята нѣмцами, поэтому полк. Башко рѣшилъ перелетѣть въ Бобруйскъ, занятый въ то время войсками 1-го польскаго корпуса генерала Довборъ-Мусницкаго. Когда „Илья Муромецъ Кіевскій“ пролеталъ надъ Минскомъ, въ послѣдній входила нѣмецкая кавалерія и летѣло два нѣмецкихъ аэроплана. Нѣмцы не тронули „И. М. Кіевскаго“ и онъ благополучно спустился въ Бобруйскѣ.

Другой „Муромецъ“, подъ управленіемъ вольноопредѣляющагося Насонова, сѣлъ въ Борисовѣ и при приближеніи нѣмцевъ былъ сожженъ.

Въ маѣ 1918 года, нѣмцы рѣшили покончить съ польскимъ корпусомъ и обезоружить его. 22 мая, въ 2 часа утра „Илья Муромецъ Кіевскій“ поднялся съ аэродрома, находившагося въ четырехъ верстахъ отъ занятой нѣмцами станціи и взялъ направленіе на Москву. Летѣть пришлось при очень тяжелыхъ условіяхъ: облака были до 3200 метровъ, впрочемъ „И. М. Кіевскій“ хотя и очень потрепанный, бралъ высоту хорошо; на немъ въ то время были моторы Бидъ-Моръ (мощность 680 л. с.), на которыхъ ранѣе онъ достигалъ высоты 4900 метровъ. Летѣть пришлось по компасу, причемъ полковникъ Башко, утомленный постояннымъ ожиданіемъ прихода нѣмцевъ и захвата аэродрома и „Муромца“ и неспавшій нѣсколько ночей, отъ усталости засыпалъ за штурваломъ.

Послѣ $5^{1}/_{2}$ часового полета надъ облаками, когда по времени „Муромецъ“ долженъ былъ быть неподалеку отъ Москвы, начали спускаться, пробиваясь съ 3200 метровъ черезъ густыя облака. На 1000 метровъ пошелъ сильный дождь; на высотѣ 500 метровъ, когда еще не было видно земли, внезапно стали два лѣвыхъ мотора. Полковникъ Башко выключилъ правые моторы и принужденъ былъ планировать, не видя земли и не зная куда садиться. На высотѣ 250 метровъ, въ туманѣ, увидѣли деревню, сзади направо за рѣчкой—лужайку для спуска. Дѣлая поворотъ съ креномъ направо, „Илья Муромецъ Кіевскій“ зацѣпилъ крыломъ за столѣтнюю ель и... полетъ былъ оконченъ.

Очнулся полк. Башко отъ того, что сопровождавшая его въ полетахъ собака-бульдогъ лизала ему лицо. По счастью, и на этотъ разъ полковникъ Башко и его спутники отдѣлались лишь ушибами.

Какъ оказалось, истинная высота мѣста была не 250 метровъ, показанныхъ альтиметромъ (т. е. высота надъ уровнемъ моря), а на 125 метровъ меньше. Сдѣлать поворотъ на 180° при планированіи на „Муромцѣ“ на такой высотѣ было невозможно и „Илья Муромецъ Кіевскій“ легъ костьми въ церковной оградѣ, въ селѣ Юхновскаго уѣзда, въ 110 верстахъ отъ Москвы.

Черезъ нѣкоторое время полк. Башко и его спутники, выкарабкавшіеся изъ-подъ обломковъ аппарата, были обобраны, арестованы и подъ конвоемъ доставлены сначала въ Юхновъ, а затѣмъ въ Москву въ че-ка. Освобожденный оттуда, полк. Башко, по пріѣздѣ въ Петроградъ былъ назначенъ Начальникомъ Эскадры Воздушныхъ Кораблей. Въ то время изъ остававшихся въ Петроградѣ на аэропланномъ отдѣленіи Русско-Балтійскаго завода „Муромцевъ“, нѣкоторые изъ бывшихъ офицеровъ Эскадры Возд. Кораблей, главнымъ образомъ бывшіе командиры „Ильи Муромца II“ А. В. Панкратьевъ и „И. М. V.“ Г. В. Алехновичъ пытались создать „Красную“ Эскадру Воздушныхъ Кораблей. Впослѣдствіи она была переименована въ дивизіонъ „Муромцевъ“.

Активнаго участія въ гражданской войнѣ полк. Башко не принималъ; находясь подъ неусыпнымъ надзоромъ, онъ старался поисками аэродромовъ, стоянокъ „Муромцевъ“ выиграть время, но въ концѣ концовъ при стремительномъ набѣгѣ ген. Мамонтова, когда „Муромцы“ находились въ Тамбовской губерніи на ст. Ертиль, онъ срочно былъ смѣщенъ. Уѣхать полк. Башко изъ Совѣтской Россіи удалось въ 1921 году; онъ поступилъ въ латвійскую армію и былъ командиромъ авіаціоннаго полка.

Итакъ „Илья Муромецъ Кіевскій“ первымъ начавшій полеты, послѣднимъ ихъ и закончилъ. Что касается остававшихся въ Совѣтской Россіи „Муромцевъ“, то свѣдѣній объ нихъ не имѣется*).

Надо полагать, что послѣ гибели старыхъ, служившихъ

*) По слухамъ одинъ изъ „Красныхъ Муромцевъ“ принималъ участіе въ военныхъ дѣйсвіяхъ противъ арміи ген. Врангеля, въ Крыму въ 1920 году.

въ Эскадрѣ Воздушныхъ Кораблей летчиковъ: А. В. Панкратьева и Г. В. Алехновича, объ нихъ забыли.

Какъ извѣстно, въ С. С. С. Р. обращено очень большое вниманіе на авіацію, но при томъ господствующемъ значеніи, какое заняли въ Сов. Россіи нѣмецкія фирмы съ Юнкерсомъ во главѣ и подозрительности на контръ-революцію ко всему тому, что носило національный русскій характеръ, едва ли найдется кто-нибудь, кто омолодилъ бы старика „Илью Муромца".

Впрочемъ, судя по отрывочнымъ, доходящимъ изъ Сов. Россіи свѣдѣніямъ, въ совѣтской спеціальной печати время отъ времени появляются статьи, въ которыхъ вспоминаютъ объ „Муромцахъ".

Надо думать, что статьи эти принадлежатъ перу бывшихъ офицеровъ Эскадры Возд. Кораблей, еще не забывшихъ о томъ, какъ боролись съ сильнымъ технически врагомъ „Ильи Муромцы" наше русское національное оружіе.

Нѣтъ сомнѣнія, что Совѣтская Россія или С. С. С. Р. (такъ какъ даже слово Россія тамъ изгнано) — охотно приняла бы къ себѣ И. И. Сикорскаго.

Послѣдній однако, любя родину и не желая работать на третій интернаціоналъ, предпочелъ эмигрировать въ Америку, гдѣ ему послѣ тяжелаго и упорнаго труда удалось сплотить вокругъ себя горсть русскихъ людей, организовать русское предпріятіе: „Sikorsky Aero-Engineering Corporation", и заставить практичныхъ и чуждыхъ всякой сентиментальности Yankee, отнестись съ уваженіемъ не только съ самому И. И. Сикорскому, но и къ этому небольшому русскому предпріятію. Американскіе журналы*) еще въ 1925 году писали, что этому предпріятію предстоитъ большая будущность, и что оно принесетъ пользу не только его участникамъ, но и странѣ т. е. С. Ш. Америки, гдѣ оно сорганизовалось.

Впослѣдствіи Sikorsky Aero-Engineering преобразованное въ Manufacturing Corporation получило уже большіе заказы, что дало возможность И. И. Сикорскому продолжать свою творческую дѣятельность**). Въ Америкѣ И. И. Сикорскимъ скон-

---

*) Aero-Digest. September 1925. Allow us to present Sikorsky.

**) Въ 1927 г. Sikorsky Manufacturing Corp. имѣло подъ своими мастерскими и пр. площадь въ 44.000 кв. футъ (Long Island College Point), а въ 1928 году приступило къ постройкѣ большого завода на собственной землѣ въ 125.000 кв. футъ съ выходомъ и на воду. Прежнее число ра-

струированъ и построенъ рядъ самолетовъ, о которыхъ американскіе журналы дали блестящіе отзывы. Получивъ возможность продолжать начатое имъ въ Россіи дѣло, И. И. Сикорскій задался мыслью построить большой аэропланъ, на которомъ можно было бы безопасно перелетѣть черезъ Атлантическій Океанъ. Такимъ образомъ, мысль зародившаяся у И. И. Сикорскаго въ Россіи продолжала свое развитіе и въ Америкѣ, а новые американскіе типы большихъ аэроплановъ Си-



Новый заводъ Sikorsky Aviations Corporation въ Бриджпортѣ, Коннектикутъ. На переднемъ планѣ: зданіе Управленія Завода. Сбоку дорожка, ведущая къ водѣ. 1928.

корскаго явились прямыми потомками „Русскаго Витязя" и „Ильи Муромца". Родившись въ Америкѣ, эти самолеты все же остались русскими воздушными богатырями, какими были ихъ славные предки, но для ихъ нормальнаго развитія нужно было, чтобы И. И. Сикорскій покинулъ свою родину, гдѣ какъ мы видѣли его дѣтище лишь съ трудомъ выходило изъ затянувшагося

бочихъ: 200, изъ коихъ больше половины была русскихъ, предположено было увеличить до 500. Заводъ находится въ Бриджпортѣ, въ штатѣ Коннектикутъ. Въ 1929 г. Sic. Aviations Corp. соединилась съ самой могущественной авіаціонной группой въ мірѣ: „United Aircraft Corp.," въ составъ которой входятъ нѣсколько авіаціонныхъ предпріятій и заводовъ авіаціонныхъ моторовъ. Такое сліяніе, конечно не препятствуетъ свободному творчеству Sic. Aviations Corp.

дѣтства. Чѣмъ же объяснить это печальное явленіе? Въ предшествовавшемъ изложеніи не разъ указывалось на то, что большое руское дѣло затѣянное Сикорскимъ было встрѣчено послѣ нѣкотораго подъема недовѣрчиво, какъ отдѣльными лицами, такъ и группами напр. военныхъ летчиковъ. Нѣтъ соммѣнія, что недовѣріе къ самолетамъ типа „Илья Муромецъ“ и въ особенности къ Эскадрѣ Воздушныхъ Кораблей не могло не отразиться на ихъ развитіи, особенно, если принять во вниманіе, что это происходило въ разгаръ военныхъ дѣйствій, когда всякое промедленіе въ проведеніи въ жизнь тѣхъ или иныхъ начинаній было — „смерти безвозвратной подобно“, какъ сказалъ нѣкогда Великій Преобразователь Россіи. Было бы однако несправедливымъ сваливать всю вину на этихъ критиковъ и недоброжелателей воздушныхъ кораблей типа „Илья Муромецъ“. Никакое новое дѣло не можетъ обойтись безъ нихъ, а критика эта, въ извѣстной мѣрѣ, способствуетъ даже интенсивности творческой работы. Но успѣхъ этой работы возможенъ лищь въ томъ случаѣ, когда наряду съ критикой изобрѣтатель встрѣчаетъ поддержку въ широкихъ слояхъ общества, вѣрящихъ въ талантъ изобрѣтателя. Въ такомъ случаѣ творчество попадаетъ на благопріятную почву, крѣпнетъ и быстро развивается.

Уже упоминалось о томъ, какъ встрѣчено было изобрѣтеніе графа Цеппелина въ Германіи: вначалѣ къ графу Цеппелину въ высшихъ правительственныхъ кругахъ, до кайзера включительно, отнеслись недовѣрчиво и считали его фантазеромъ и сумасбродомъ, но въ широкихъ массахъ патріотически настроенныхъ германцевъ графъ Цеппелинъ и его управляемый аэростатъ встрѣчены были съ одушевленіемъ. Это и дало ему возможность послѣ катастрофы съ его первымъ дирижаблемъ построить новую модель и широко развить дѣло.

У насъ было какъ-разъ наоборотъ: къ идеѣ Сикорскаго отнеслись сочувственно и пошли ей навстрѣчу сравнительно немногіе. Самъ глава государства, самодержавный Монархъ неоднократно выражалъ свое благожелательное отношеніе къ воздушнымъ богатырямъ Сикорскаго, но широкія массы такъ наз. интеллигентнаго общества отнеслись къ нимъ довольно безразлично, проявивши въ лучшемъ случаѣ, по отношеніи къ нимъ равнодушное любопытство, если такъ можно выразиться.

Ничѣмъ существеннымъ сочувствіе мысли Сикорскаго вы-

ражено не было. Причины этого общественнаго равнодушія къ нашимъ выдающимся людямъ нужно искать въ отсутствіи у насъ здороваго національнаго воспитанія, пріучавшаго съ дѣтства любить родину, относиться съ уваженіемъ къ ея лучшимъ представителямъ, умѣть и самимъ жить и другимъ жить давать. Это вело къ тому, что взирая съ благоговѣніемъ на „заграницу" у насъ привыкали видѣть въ родинѣ одни лишь недостатки, выставлять ихъ на показъ и посмѣшище, забывая, что этимъ достигалось сходство съ однимъ изъ сыновей Ноя. Боязнь россійскаго интеллигента показаться недостаточно либеральнымъ, приводила къ тому, что онъ готовъ былъ выбросить изъ своего лексикона слова: Россія, родина, отечество, лишь бы не дать повода считать его „приспѣшникомъ полицейскаго режима и слугою реакціи"...

Нѣтъ поэтому ничего удивительнаго въ томъ, что въ началѣ войны, въ то время, когда русская кровь лилась въ Восточной Пруссіи и Галиціи, когда нѣмцы обращались съ нашими попавшими въ плѣнъ солдатами, хуже чѣмъ со скотомъ, находились русскіе люди, встрѣчавшіе плѣнныхъ германскихъ и австрійскихъ офицеровъ съ шампанскимъ и букетами цвѣтовъ.

И. И. Сикорскій придалъ своему изобрѣтенію ярко національную окраску, этого было достаточно, чтобы наша, т. наз., интеллигенція отнеслась къ нему сдержанно, чтобы не сказать больше. Простой русскій народъ былъ слишкомъ далекъ отъ авіаціи вообще и отъ самолетовъ Сикорскаго въ частности, поэтому говорить о содѣйствіи этихъ слоевъ русскаго народа дѣлу Сикорскаго не приходится. Выше уже упоминалось о томъ, что солдаты наши видѣвшіе „Илью Муромца" на фронтѣ относились къ нему съ любовью, какъ къ своему родному—русскому.

Равнодушіе русскаго общества къ своимъ выдающимся людямъ, къ сожалѣнію, фактъ давно извѣстный; еще Пушкинъ сказалъ: „Замѣчательные люди исчезаютъ у насъ безслѣдно: мы лѣнивы и нелюбопытны"... Композиторъ Мусогорскій печально окончилъ свои дни на койкѣ Николаевскаго военнаго Госпиталя, въ расцвѣтѣ своего могучаго, самороднаго таланта; онъ получилъ извѣстность значительно позже своей смерти послѣ того, какъ о немъ заговорили иностранцы. Современное М. И. Глинкѣ русское общество отнеслось пренебрежительно къ музыкальному творчеству Глинки, называя его произведенія — „извощичьей музыкой" — „la musique des cochers". Къ сча-

стью, эта „извощичья музыка“ благодаря поддержкѣ друзей Глинки, высокому покровительству Императора Николая I, а надо думать и отзывамъ о ней иностранцевъ*), писавшихъ про его оперу: „c'est plus qu'un opéra c'est une eppopée nationale“... спасена была отъ „травы забвенья“. Самъ Глинка писалъ про себя и про свою оперу: „Русланъ и Людмила“, что его поймутъ черезъ сто лѣтъ.

Такъ обстояло дѣло со столпами русской національной музыки. Что касается нашихъ талантливыхъ людей на другихъ поприщахъ, то съ ними дѣло обстояло не лучше. Судьба русскихъ изобрѣтателей очень красочно изображена Лѣсковымъ въ его: „Сказѣ о тульскомъ лѣвшѣ и стальной блохѣ“. Здѣсь можно вспомнить о профессорѣ Поповѣ, открывшемъ на полгода ранѣе Маркони безпроволочный телеграфъ и телефонъ. Послѣдніе носятъ имя Маркони, даютъ громадные барыши предпріятіямъ, эксплоатирующимъ „радіо“, профессоръ же Поповъ умеръ чуть ли не въ нищетѣ, а объ открытіи имъ безпроволочнаго телеграфа говорилось лишь коротко въ спеціальныхъ, мало доступныхъ широкой публикѣ, руководствахъ по электротехникѣ**).

Чрезвычайно характерна судьба одного русскаго изобрѣтенія, авторомъ котораго былъ „шихтмейстеръ“ И. И. Ползуновъ, построившій въ 1763—1766 г.г. въ Барнаулѣ первую въ Европѣ паровую машину; это произошло за двадцать лѣтъ до постройки Уаттомъ паровой машины въ Англіи. „Огневая“ машина Ползунова, имѣла замѣнить водяные двигатели съ дорого стоившими плотинами и пр. Несмотря на то, что при помощи машины Ползунова, проработавшей два мѣсяца, расплавлено было 9335 пудовъ руды изъ Змѣиногорскаго рудника и выплавлено было: 14 фун., 8 зол., 21 доля золота, 15 пуд., 36 фун., 25 зол. и 75 дол. золотистаго серебра и 8 пуд., 14 фун., мѣди,

---

*) См. Henry Merimée. Revue de Paris. 1841. Mars.

**) Этотъ пробѣлъ въ настоящее время восполненъ въ совѣтской Россіи, гдѣ помимо популярныхъ книгъ объ открытіи Попова, выпущены были даже спеціальныя почтовыя марки, посвященныя ему. Такое вниманіе къ русскому ученому, не имѣвшему отношенія къ коммунизму, надо объяснить стремленіемъ правительства Совѣтовъ подчеркнуть ошибки старой „буржуазной“ Россіи, а главное пробужденіемъ національнаго чувства у русскихъ людей, оставшихся въ Россіи, и пытающихся сохранить остатки русской культуры.

машину эту „за ненадобностью“ оставили и лишь модель ея, находившаяся въ Барнаульскомъ горномъ музеѣ, свидѣтельствовала о томъ, что „можетъ собственныхъ Ньютоновъ... россійская земля рождать*)“...

Какъ мы видѣли, воздушные корабли И. И. Сикорскаго хотя и не были использованы въ полной мѣрѣ, но все же они, хотя и медленно, развивались. Въ то время, т. е. въ 1914—17 г.г. они являлись несомнѣнно единственными въ своемъ родѣ аппаратами и надо думать, что не произойди въ 1917 году въ Россіи революція, дальнѣйшее ихъ развитіе пошло бы болѣе нормальнымъ путемъ. То обстоятельство, что мысль Сикорскаго, попавшая, какъ мы увидимъ ниже, на болѣе благопріятную почву въ Америкѣ и давшая тамъ блестящіе результаты не вполнѣ заглохла въ Россіи и не была сдана въ архивъ „за ненадобностью“, нужно объяснить тѣмъ, что еще передъ великой войной, стало пробуждаться дремавшее у насъ національное чувство.

Какъ можно было видѣть изъ изложеннаго, И. И. Сикорскій задался первоначально цѣлью построить большой, многомоторный самолетъ для безопасныхъ полетовъ на большія разстоянія, что въ Россіи, странѣ съ очень удаленными отъ центра окраинами, при слабо развитыхъ путяхъ сообщеній, должно было сыграть выдающуюся роль. Нѣсколько позднѣе И. И. Сикорскимъ высказывалась мысль: содѣйствовать путемъ авіаціи использованію природныхъ богатствъ Россіи, недоступныхъ и по сіе время изъ-за полнаго отсутствія путей сообщенія напр. въ Сибири.

---

*) Постройка этой „огневой воздуходувной“ машины И. И. Ползунова обошлась въ 7.435 руб. 51 коп. Она была пущена въ ходъ 20 мая 1766 года. Самъ Ползуновъ не дождался этого, такъ какъ за четыре дня до того, т. е. 16 мая 1766 года онъ умеръ, повидимому отъ туберкулеза легкихъ. Императрица Екатерина наградила Ползунова (еще при его жизни) чиномъ и жалованьемъ инженернаго капитана-поручика и 400 рублями единовременнаго денежнаго пособія.

Эти деньги, однако, Ползуновымъ получены не были. Канцелярія Колывано-Воскресенскихъ заводовъ, гдѣ служилъ П., выдала ихъ впослѣдствіи съ большими затрудненіями, чуть ли не по вторичному Высочайшему повелѣнію, семьѣ покойнаго.

Въ 1804 году была выбита медаль съ изображеніемъ этой машины.

Подробное описаніе этой машины И. И. Ползунова см. въ статьѣ А. Н. Воейкова „Русская Старина“ 1883 г. Т. XL стр. 407.

Кромѣ того, авіація, по мысли Сикорскаго, должна была содѣйствовать установленію морского пути вдоль береговъ Сибири въ Сѣв. Ледовитомъ океанѣ. Использованію этого желаннаго, но пока недоступнаго морского сообщенія препятствуютъ пловучіе, полярные льды, передвиженіе которыхъ еще недостаточно изучено. Сѣть авіаціонныхъ станцій, установленныхъ для наблюденія за этими льдами, должна была по мысли Сикорскаго способствовать изученію передвиженія ихъ, составленію соотвѣтствующихъ картъ и рѣшенію вопроса о плаваніи вдоль береговъ Сибири, безъ опасенія быть затертымъ льдами.

Война, разразившаяся какъ разъ въ то время, когда И. И. Сикорскій началъ такъ плодотворно работать имѣя въ виду мирныя цѣли, заставила приспособить его воздушные корабли для разрушительной, боевой работы. Какъ можно было видѣть изъ ряда примѣровъ, „Ильи Муромцы“ блестяще выполнили эту новую для нихъ боевую задачу и въ своихъ полетахъ они достигли такихъ успѣховъ, которымъ могли позавидовать не только наши враги — австро-германцы, но и наши союзники.

Лишь Россія обладала тогда, т. е. 1914—1916 г.г., такимъ мощнымъ оружіемъ, какимъ являлись воздушные богатыри Сикорскаго.

Если они не встрѣтили той единодушной поддержки націи, на которую они имѣли всѣ права, и безъ которой невозможна широкая постановка дѣла и дальнѣйшее его развитіе, то менѣе всего виноватъ въ томъ самъ Сикорскій. Тѣмъ больше заслуга какъ его самого, такъ и тѣхъ доблестныхъ летчиковъ, которые не взирая на встрѣчавшіеся на пути нашего русскаго самолета терніи, неутомимо трудились надъ его развитіемъ, на пользу родинѣ. И при своихъ „конструктивныхъ недостаткахъ“ одиночные „Муромцы“ принесли Россіи громадную пользу и если бы этимъ отдѣльнымъ воздушнымъ кораблямъ дали своевременно возможность развернуться въ грозныя для врага эскадрильи, Россія и ея арміи были бы избавлены отъ тѣхъ гекатомбъ, которыя приносились на алтарь вѣрности союзникамъ, а въ сущности служили лишь „ad majorem Britaniae et aliorum gloriam“...

ГЛАВА IX.

Отъѣздъ И. И. Сикорскага заграницу. Его работа во Франціи и переѣздъ въ Сѣв. Америку. Sikorsky Aero-Engineering Corporation. Постройка аэроплана S-29-А и отзывы о немъ американцевъ. Аэропланы: S-31, S-32, S-33, S-35 и подготовка къ перелету на немъ черезь Атлантическій Океанъ. Гибель S-35. Аэропланы: S-35-b, S-36, S-37, S-37-B.

Съ „углубленіемъ" революціи, въ 1917 году И. И. Сикорскій, увидѣвши полную невозможность и безцѣльность работы надъ усовершенствованіемъ своихъ большихъ самолетовъ у себя на родинѣ, гдѣ вычеркивалось даже самое имя: „Россія", принужденъ былъ уѣхать во Францію, гдѣ по порученію французскаго правительства онъ строилъ большіе аэропланы, примѣняясь къ особенностямъ французской авіаціи и ея требованіямъ. Во Франціи И. И. Сикорскій проработалъ до октября 1918 года, т. е. до окончанія войны. Французы, хорошо знавшіе Сикорскаго, какъ выдающагося конструктора, однако не дали возможности развернуться его таланту и третировали его, скорѣе какъ чертежника; надо думать побѣда надъ нѣмцами, вскружила имъ голову и считаться съ Россіей и русскими, исполнившими свой долгъ предъ союзниками было ниже ихъ достоинства. Въ 1919 году И. И. Сикорскій переселился въ Сѣв. Американскіе Соед. Штаты въ Нью-Іоркъ, гдѣ ему послѣ невѣроятнаго труда и лишеній удалось мало по малу стать твердо на ноги. Около него сплотилось нѣсколько русскихъ эмигрантовъ, по большей части бывшихъ офицеровъ нашей арміи и флота, помогли также и русскіе довоенные эмигранты. Дружными усиліями имъ удалось организовать въ 1923 году маленькое русское предпріятіе для постройки аэроплановъ. Предпріятіе это получило названіе: „Sikorsky Aero-Engineering Corporation".

Въ виду большого интереса, который представляетъ это русское предпріятіе въ Америкѣ, приводимъ по гектограф. журналу: „Наша Стихія", изданіе О-ва Офицеровъ Росс. Военно-Возд. Флота въ Королевствѣ С. Х. С. № 2, май 1923 года, краткія свѣдѣнія объ исторіи его возникновенія и выдержки изъ устава этого О-ва:

Уставъ „Sikorsky Aero-Engineering Corporation" утвержденъ 5 марта 1923 года, согласно законоположеніямъ штата Нью-Іоркъ. Основной цѣлью этого Общества являлась постройка, продажа

и эксплоатація воздушныхъ кораблей тяжелѣе воздуха, системы Сикорскаго.

Разрѣшенный капиталъ О-ва составлялъ 200.000 долларовъ изъ коихъ 100.000 дол. — облигаціоннаго капитала (10.000 облигацій по 10 дол. номинальной стоимости каждая) и 100.000 дол. акціонернаго капитала (10.000 акцій класса А по 5 долларовъ номинальной стоимости, и 10.000 акцій касса Б. той же стоимости). Владѣльцы облигацій получаютъ изъ чистаго дохода О-ва 8% годовыхъ (два раза въ годъ: въ февралѣ и августѣ). Владѣльцы акцій получаютъ дивидендъ изъ оставшейся чистой прибыли. Оффиціальными учредителями О-ва являлись слѣдующія лица: 1) Игорь Ивановичъ Сикорскій, 2) Владиміръ Александровичъ Бари, американскій гражданинъ, президентъ торгово-промышленной корпораціи „Остра“., 3) Иванъ Варфоломеевичъ Кравченко, американскій гражданинъ, инструментальный мастеръ.

Директорами Правленія на первый годъ кромѣ указанныхъ лицъ были выбраны: 1) Викторъ Викторовичъ Утгофъ, военно-морской летчикъ, кавалеръ орд. Св. Георгія 4 степ. и французскаго орд. Почетнаго Легіона, 2) Николай Петровичъ Стукало, домовладѣлецъ гор. Бруклина и бывшій владѣлецъ механической мастерской.

И. И. Сикорскій по договору передавалъ О-ву чертежи разсчеты и права на постройку своего воздушнаго корабля и соглашался работать въ теченіи четырехъ лѣтъ, начиная отъ минимальнаго вознагражденія, могущаго быть увеличеннымъ лишь въ связи съ развитіемъ дѣятельности и доходности корпораціи. За время нахожденія на службѣ въ О-вѣ И. И. Сикорскій соглашался не передавать свои новыя изобрѣтенія въ области авіаціи на сторону безъ согласія на то общества*).

Первоначально была открыта подписка на 5000 облигацій на сумму 50 тысячъ долларовъ, необходимыхъ на постройку двухъ среднихъ аэроплановъ Сикорскаго (на 8—12 пассажировъ). Предварительная подписка втеченіе двухъ мѣсяцевъ дала сумму около 10.000 долларовъ. Подписчиками являлись главнымъ образомъ русскіе, служившіе рабочими.

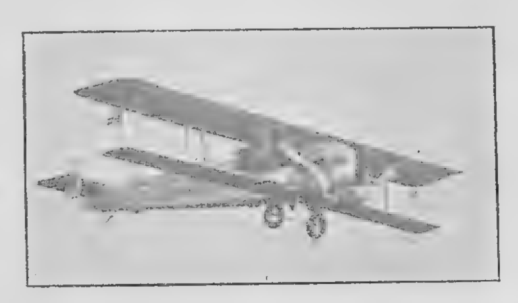
Сотрудникъ „New-York Herald Tribune Magazine“, Giove Hambidge, описываетъ этотъ періодъ дѣятельности Сикорскаго

*) Однимъ изъ главныхъ помощниковъ И. И. Сикорскаго является инженеръ Глухаревъ.

въ своей статьѣ: „Aviation's Practical Dreamer“ на страницахъ этого журнала (21 окт. 1928, p. 7) слѣдующимъ образомъ:

„Эмигрантъ безъ денегъ, Сикорскій прибылъ въ Америку не переставая мечтать о своихъ большихъ воздушныхъ кораб-ляхъ. Въ то время, въ Америкѣ было мало охотниковъ рискнуть своими деньгами на опыты съ постройкой таковыхъ. Въ авіаціи наблюдалось затишье: война окончилась, а коммерческой авіаціи еще не существовало.

Сикорскій нашелъ кое-какую работу: на очаровательномъ, ломаномъ англійскомъ языкѣ онъ читалъ лекціи учтивому (polite) Y. M. C. A.*). Не отказываясь ни отъ какой работы и кое-какъ сводя концы съ концами, онъ былъ похожъ на женщину потерявшую своего ребенка: только возьня съ крыльями и моторами могла его утѣшить.



Первый построенный И. И. Сикорскимъ, въ Америкѣ большой двухмоторный, аэропланъ: S 29 A въ полетѣ. Нью-Іоркъ. Осень 1924 г.

Сикорскій собралъ вокругъ себя такихъ же какъ и онъ самъ, неимущихъ, безъ гроша денегъ эмигрантовъ. До поздней ночи они вели бесѣду, мечтая въ голубомъ дыму папиросъ о большихъ аэропланахъ и отдаваясь всей душой идеѣ ихъ постройки. Они копили деньги, пока не собрали сумму нужную для того, чтобы приступить къ постройкѣ большого аэроплана. Для этихъ людей Сикорскій оставался Сикорскимъ. Они вѣрили въ геній своего соотечественника и въ конечный успѣхъ затѣяннаго имъ дѣла.

Развѣ, когда ему было 20 лѣтъ онъ не поставилъ Россію на первое мѣсто по авіаціи? И вотъ они начали работать съ большой вѣрой въ успѣхъ, но увы, съ ничтожными средствами. Имъ приходилось прибѣгать къ невѣроятнымъ, фантастическимъ средствамъ: за невозможностью пріобрѣсти нужныя

---

*) Young Man Christian Association — Христіанскій Союзъ Молодыхъ людей. И. И. Сикорскій читалъ лекціи въ Америкѣ по теоріи авіаціи и по астрономіи, любителемъ и знатокомъ которой онъ былъ и раньше.

части, они дѣлали ихъ изъ автомобильнаго лома, но они работали весело, такъ какъ осуществлялась ихъ мечта“...

Въ 1924 году русское предпріятіе: „Sikorsky Aero-Engineering Corporation“ построило двухмоторный, большой аэропланъ на 12—14 пассажировъ, — S—29—A., который обратилъ на себя вниманіе авіаціонныхъ круговъ Америки.

Американскіе техническіе журналы называли этотъ аэропланъ лучшимъ изъ существовавшихъ тогда въ Америкѣ аппаратовъ подобнаго типа. Отмѣчалась помимо большей грузоподъемности, скорости и безопасности, никѣмъ до Сикорскаго недостигнутая способность этого аэроплана забирать высоту при работѣ лишь одного изъ двухъ его моторовъ. Подробное описаніе S—29—A было дано въ журналѣ: „Automotive Industrie“ (April 1-1925) въ статьѣ Leslie S. Gillete: „Safety Is Outstanding Feature of Sikorsky Plane Desing“.

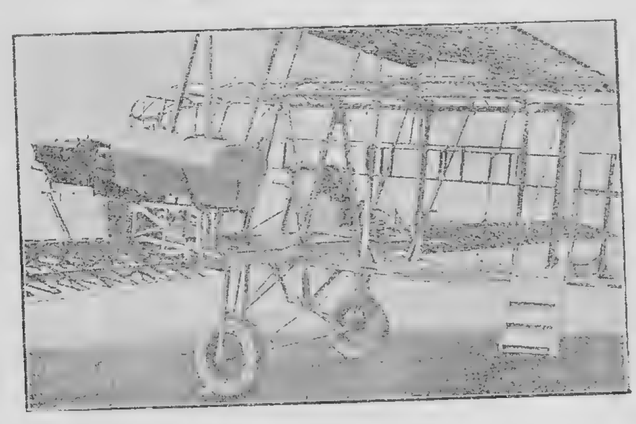
Аэропланъ этотъ предназначался исключительно для коммерческаго воздушнаго транспорта. Построенъ онъ былъ изъ стали и дуралюминія. На немъ установлены были два мотора: „Liberty“ по 400 л. с. каждый, которые помѣщались на нижней несущей плоскости по обѣимъ сторонамъ фюзеляжа. S—29—A развивалъ скорость до 115 миль (185 килом.) въ часъ; средняя его скорость была 105 миль (169 килом.), а скорость при посадкѣ 50—55 миль (80—88,5 килом.) въ часъ.

Аппаратъ хорошо слушался малѣйшихъ движеній рулей; отмѣчалось полное отсутствіе вибраціи, даже при работѣ одного мотора.

При постройкѣ S—29—A, стальныя трубки, представляющія собой его остовъ, соединялись между собою болтами и заклепками, сварка же и спайка металлическихъ частей не примѣнялась. Кабина S—29—A имѣла объемъ 480 куб. фут. (13,6 м³). Размѣры ея: 20 ф.×4 ф.×6 ф. Въ ней размѣщено было 10 удобныхъ плетеныхъ креселъ, и имѣлось достаточно мѣста для свободнаго передвиженія пассажировъ. Кромѣ того имѣлось достаточно обширное помѣщеніе для багажа. Входная дверь съ подъемной лѣсенкой помѣщалась сбоку, съ лѣвой стороны аппарата, имѣлись также два выхода на нижнее крыло, для осмотра и поправки моторовъ въ полетѣ. Мѣсто для пилота и механика находилось позади каюты для пассажировъ, въ послѣднюю изъ пилотскаго помѣщенія имѣлся особый входъ.

Всѣ провода, тросы и бензинопроводы помѣщены были внѣ пассажирской каюты.

Устойчивость аэроплана при полетахъ на одномъ моторѣ достигалась специальной конструкціей двухъ, слегка выгнутыхъ рулей*). Установка моторовъ и баковъ, прикрѣпленныхъ четырьмя болтами, позволяла безъ труда, въ короткое время замѣнять въ случаѣ надобности моторы или баки другими, что для коммерческаго аэроплана предназначавшагося для срочныхъ рейсовъ представляло важное преимущество. Радіаторы расположенные сзади моторовъ могли, въ цѣляхъ регуляціи охлажденія, быть поднимаемы или опускаемы, дѣйствіемъ рычага находившагося въ кабинѣ.



Конструктивныя детали аэроплана S-29-A. Установка бензиновыхъ и масляныхъ баковъ сзади моторовъ. (Изъ Automotive Industries 2 April, 1925).

Размѣры и главнѣйшія детали S-29-A слѣдующія:
Длина . . . . 49 футъ, 10 дюйм. (15,18 метр.).
Высота . . . . 13 футъ, 6 дюйм. (3,96 метр.)
Размахъ верхняго крыла . . . . 69 футъ (21 метръ).
Ширина „ „ . . 10 фут. 3 дюйма (3,12 м.).
„ нижняго „ . . 5 „ — (1,52 м.).
Поперечное сѣченіе (Modification of Göttingen) . . 436.
Наклонъ крыльевъ 4°.

*) Эти рули представляли характерную особенность большихъ многомоторныхъ аэроплановъ Сикорскаго, его „Русскаго Витязя“ и „Ильи Муромца“.

Несущая поверхность крыльевъ, включая эйлероны 992 кв. ф. (92,15 м.²).

Поверхность горизонтальнаго стабилизатора 58 кв. ф. (5,38 м.²).

Поверхность элеватора . . . . . 50 кв. ф. (4,64 м.²).

Рули (2) общая поверхность . . . 38 кв. ф. (3,53 м.²).

Вѣсъ аэроплана съ водою для радіаторовъ 7775 фунт. (3525,96 килогр.).

Полезная нагрузка . . . . 4225 фунт. (1916 килогр.).

Общій вѣсъ . . . . 12.000 фунт. (5442 кгр.).

Нагрузка на единицу поверхн. 12,1 фунт. на 1 кв. футъ. (58,96 кгр. на 1 м.²).

Нагрузка на лошадиную силу . . . 15 фунт. (6,3 кгр.).

Винты: Діаметръ . . . 10 фут., 4 дюйма (3,15 метр.).

Шагъ . . . . . 5 фут. 10 дюйм. (1,78 м.).

Къ этимъ даннымъ можно еще добавить свѣдѣнія о S-29-A сообщенныя французскимъ журналомъ „L'Air" (1925 г. 15 марта № 129, стр. 76):

Скорость восхожденія: . . . . 210 метр. въ 1'.

Время подъема на 1525 метр. . . . . . 8 мин. 8 сек.

Время подъема на 3050 метр. . . . . 23 мин.

Потолокъ . . . . 3750 метр.

Разбѣгъ . . . . 9,5 секундъ

Вице-президентъ: „Airways Sistem Inc. полковникъ Harold E. Hartney далъ въ американскомъ журналѣ: „Aero-Digest" (April 1925) очень лестный отзывъ объ аэропланѣ S-29-A. Онъ совершилъ на этомъ аэропланѣ нѣсколько полетовъ. Описывая полетъ 1 декабря 1924 года, когда въ кабинѣ находилось 14 человѣкъ пассажировъ, полковникъ Hartney, помѣщавшійся рядомъ съ И. И. Сикорскимъ, лично управлявшимъ аппаратомъ, говоритъ, что онъ имѣлъ случай видѣть, какъ при остановкѣ мотора на высотѣ 60 футовъ надъ землей, И. И. Сикорскій включилъ второй моторъ и полетъ продолжался, причемъ никто изъ пассажировъ даже не замѣтилъ того, что случилось нѣчто необычное. Этотъ случай, въ связи со способностью аппарата S-29-A не только летѣть горизонтально, но и забирать высоту на одномъ только моторѣ, вселилъ въ полк. Hartney'я увѣренность въ большей безопасности S-39-A, по сравненію съ аппаратами другихъ системъ.

Аппаратъ этотъ предназначался для полетовъ продолжи-

тельностью въ 14 часовъ, черезъ день. Въ этихъ правильныхъ воздушныхъ рейсахъ аппараты типа S-29-A, должны были нести одну тонну (60 пудовъ) груза, четырехъ пассажировъ съ приспособленіями для ихъ ѣды, спанья и „other accommodations“, при экипажѣ изъ трехъ человѣкъ. Радіусъ полета S-29 A — 500 миль (805 километровъ). По сравненію съ имѣвшимся въ Америкѣ почтовымъ аэропланомъ DH-4-B, S-29-A поднималъ вчетверо большій грузъ, обладалъ большей скоростью, могъ достигать большей высоты и какъ двухмоторный аппаратъ былъ болѣе безопасенъ въ смыслѣ вынужденнаго спуска, а кромѣ



И. И. Сикорскій у своего биплана S-29-A даетъ объясненія американскимъ студентамъ. Нью-Іоркъ. 1924 г.

того могъ пролетать безъ спуска большее разстояніе. Все это вмѣстѣ взятое уменьшало расходы по эксплотаціи, что, конечно, было очень важно въ коммерческомъ предпріятіи.

Такой отзывъ давалъ объ S-29-A полковникъ Hartney, хорошо извѣстный въ авіаціонныхъ кругахъ Америки. Въ великую войну онъ командовалъ первой эскадрильей аэроплановъ американскихъ экспедиціонныхъ войскъ.

Такимъ образомъ, отзывъ объ аэропланѣ И. И. Сикорскаго, какъ объ лучшемъ аэропланѣ подобнаго типа въ Америкѣ, ис-

ходилъ отъ очень компетентнаго лица. Къ сказанному можно прибавить, что въ 1925 году на аппаратѣ S-29-A былъ сдѣланъ полетъ съ 21 пассажиромъ; до 1926 года на этомъ аппаратѣ было сдѣлано 500 полетовъ; кромѣ пассажировъ на немъ перевозились разнообразные грузы въ томъ числѣ напр.: 2 піанино сразу. По газетнымъ свѣдѣніямъ S-29 A продолжалъ летать въ 1927-1928 г. г., причемъ онъ развозилъ по отдаленнымъ городамъ С. А. Штатовъ сигары и папиросы, за что и получилъ названіе: „United Sigar Stove".

Если сравнить S-29-A съ однимъ изъ послѣднихъ типовъ „Ильи Муромца" (1916 года), то можно видѣть, что S-29-A сохранилъ въ общихъ чертахъ главныя особенности „Муромца", но далеко опередилъ этого своего русскаго предка въ конструкціи.

Дерево, изъ котораго построенъ былъ „Илья Муромецъ" замѣнено сталью и дуралломиніемъ. Вмѣсто четырехъ моторовъ установленныхъ на „Муромцѣ", S-29-A имѣлъ ихъ два, причемъ мощность этихъ двухъ моторовъ (800 лош. силъ), больше таковой — четырехъ моторовъ установленныхъ на „Муромцѣ", (740 лошадиныхъ силъ), что даетъ американскому потомку послѣдняго значительное преимущество въ скорости: 185 километровъ вмѣсто 130*).

Въ 1925 году „Sikorsky Aero-Engineering Corporation" преобразовано въ „Sikorsky Manufacturing Corporation".

Этими предпріятіями, кромѣ S-29-A построено было еще нѣсколько типовъ какъ малыхъ, такъ и большихъ аэроплановъ.

Sikorsky Wings-„Oriole" — малый бипланъ съ однимъ моторомъ въ 90 лош. силъ, скорость — 90—95 миль (145 километровъ) въ часъ.

Sikorsky Wings-„Jennie", съ такимъ же моторомъ, скорость 91,1 миля въ часъ.

S-31-Fairchild, малый бипланъ на пять человѣкъ, съ моторомъ Wright J 4 (съ воздушнымъ охлажденіемъ) въ 200 лош. силъ. По словамъ американскаго журнала: „National Business Review", этотъ самолетъ отвѣчалъ всѣмъ требованіямъ, предъявляемымъ къ современнымъ аэропланамъ. Скорость его 120

*) Имѣлись и двухмоторные аэропланы типа „Илья Муромецъ" (съ моторами „Salmson" и „Sunbeam"), но участія въ боевыхъ полетахъ они не принимали и служили какъ учебные самолеты.

миль (193 килом.) въ часъ. При испытанiи онъ поднимался на высоту 16.000 футъ (4876 метровъ) съ семью пассажирами, т. е. болѣе чѣмъ съ 1000 фунтовъ (450 кгр. — около 30 пудовъ). Полезная его нагрузка — 1200 фунтовъ.



S-32. Декабрь 1925 г. Нью-Iоркъ.



S-32, на поплавкахъ. Декабрь 1925 г. Нью-Iоркъ.

S-32 — бипланъ на пять человѣкъ, построенъ въ 1925 г., моторъ Liberty 400 л. с., полезная нагрузка 2200 фунтовъ (990 кгр.—60 пудовъ), до 1928 г. онъ сдѣлалъ свыше 1500 миль надъ территорiей Южной Америки.

S-33 Messenger, двухмѣстный съ двигателемъ Lawrence 60 л. с. (воздушное охлажденіе).

Къ сентябрю 1926 года былъ законченъ постройкой большой трехмоторный самолетъ S-35, сконструированный спеціально для перелета черезъ Атлантическій Океанъ изъ Нью-Іорка въ Парижъ.

Мысль построить такой аппаратъ явилась у Сикорскаго давно; для ея осуществленія нужны были большія средства, которыми онъ, какъ эмигрантъ не располагалъ. Нужно было прежде всего твердо стать на ноги въ чужой странѣ. Для этой цѣли и былъ сконструированъ и построенъ послѣ упорнаго труда самолетъ S-29-А, успѣхи котораго дали возможность молодому русскому предпріятію окрѣпнуть, и вызвали довѣріе къ И. И. Сикорскому широкихъ слоевъ американскаго общества. Перелетъ черезъ Океанъ, безъ спуска на разстояніи 6000 километровъ на такомъ большомъ аэропланѣ не только долженъ былъ установить небывалый рекордъ, но и послужить началомъ правильнаго воздушнаго сообщенія между Старымъ и Новымъ Свѣтомъ.

Перелетъ черезъ Океанъ не являлся новостью: 8-го мая 1919 года лейтенантъ американскаго флота А. С. Read, вылетѣлъ изъ Нью-Іорка на островъ Нью-Фаунлендъ, 15-го мая онъ перетѣлъ оттуда въ Punta Delgada на Азорскихъ островахъ, совершивъ этотъ перелетъ въ 16 часовъ. 14 и 15 мая того же года британскіе летчики капитанъ J. Alcock и A. Brown перелетѣли изъ Ст. Джонса (на о. Нью-Фаунлендъ) въ Ирландію. Вылетѣвъ 14 мая въ 17 час. 28 мин. (5 час. 28 мин. дня), эти летчики прибыли въ Ирландію въ 9 ч. 40 мин. утра на другой день 15-го мая. Перелетъ этотъ на разстояніи свыше 8000 клм. они совершили въ 16 час. 12 мин., на аэропланѣ Vimy-Vickers съ двумя моторами по 375 л. с. каждый.

Кромѣ Элькока, американскіе летчики Nelson и Smith, перелетѣли 2 августа 1924 года изъ Шотландіи (Kirkwall) въ Сѣв. Америку на аэропланѣ-амфибіи со спускомъ въ Исландіи и Гренландіи.

Въ январѣ 1926 года, перелетѣлъ черезъ Атлантическій Океанъ въ Южную Америку испанскій летчикъ командантъ (маіоръ) Франко. Перелетъ этотъ совершенъ былъ на гидроаэропланѣ Dornier: „Plus Ultra“, построенномъ въ Италіи („Societa di Construzione meccaniche e aeronautice“). Гидропланъ

этотъ — весь изъ металла, имѣлъ два англійскихъ мотора по 450 л. с.

Кромѣ Франко, экипажъ этого аэроплана составляли: инженеръ-капитанъ Ruiz de Alda, мичманъ Bégou и механикъ Raga. Они вылетѣли изъ Huelva — мѣста отправленія Хр. Колумба въ его первую экспедицію, при очень торжественной обстановкѣ, въ присутствіи инфанта Карлоса, 22 января 1926 года. Первая остановка на Канарскихъ островахъ, въ Лосъ-Пальмасѣ. Этотъ перелетъ въ 1350 килом. совершенъ былъ въ 8 ч. 15 минутъ, при туманной погодѣ. 26 января перелетѣли изъ Лосъ-Пальмаса въ Порто-Прайія на островахъ Зеленаго мыса, покрывъ разстояніе 1800 килом.

30 января утромъ вылетѣли изъ Порто-Прайіа, достигнувъ черезъ 20 часовъ острова Fernando Naroncha, покрывъ разстояніе въ 2270 километровъ, принявъ тамъ вслѣдствіе плохой погоды съ большими затрудненіями бензинъ и воду; на слѣдующій день, въ 3 часа дня вылетѣли въ Пернамбуко, куда и прибыли благополучно, пролетѣвъ 500 километровъ въ 4 час. 13 мин.

Всего втеченіе 10 дней ими сдѣлано было свыше 5900 километровъ.

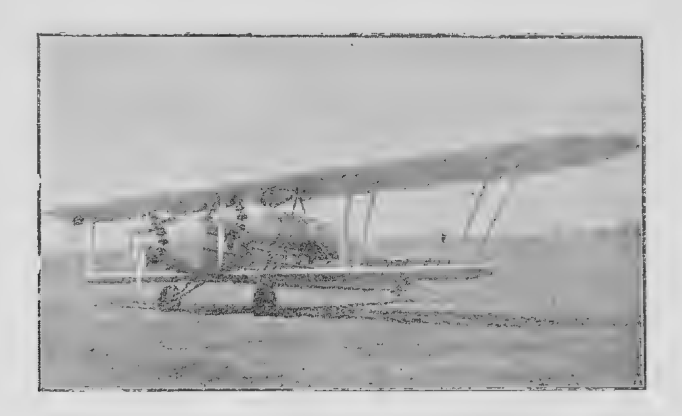
Еще ранѣе Франко, въ 1922 году (30 марта) изъ Португаліи въ Пернамбуко перелетѣли на аэропланѣ адмиралъ Gago Continho и командантъ Sacadura Cabral.

Всѣ эти, какъ и послѣдующіе перелеты черезъ океанъ, представляли собою рекорды, но они далеки еще были отъ того, чтобы имѣть практическое значеніе. Совершившіе эти перелеты летчики показали свою смѣлость, выносливость, искусство въ управленіи аэропланомъ, они такъ сказать намѣтили пути будущихъ воздушныхъ линій, но ясно было, что правильное воздушное сообщеніе должно зависѣть не отъ личныхъ качествъ летчиковъ, а прежде всего отъ конструкціи спеціально предназначенныхъ для этой цѣли самолетовъ. Такими аппаратами могли быть лишь большіе многомоторные аэропланы, которые при случайной остановкѣ одного изъ моторовъ могли бы безпрепятственно продолжать полетъ на остальныхъ, а кромѣ того управленіе этими воздушными кораблями производилось бы смѣняющимися пилотами при участіи всего экипажа корабля.

Какъ уже о томъ было сказано выше, эта мысль была

высказана впервые И. И. Сикорскимъ въ 1911—12 г.г., при постройкѣ его „Русскаго Витязя", этого перваго въ мірѣ большого многомоторнаго аэроплана, явившагося родоначальникомъ Суперъ-Голіаѳовъ Фармана, 12-моторныхъ Dornier (Д-О-Х) и другихъ современныхъ воздушныхъ гигантовъ. Мысль эта, какъ мы видѣли, блестяще подтвердилась во время войны при полетахъ воздушныхъ кораблей типа: „Илья Муромецъ".

Аэропланомъ въ большей или меньшей степени отвѣчавшимъ условіямъ безопаснаго перелета черезъ Океанъ, долженъ былъ быть новый самолетъ И. И. Сикорскаго S-35. Чтобы составить себѣ представленіе о широтѣ замысла И. И. Сикорскаго достаточно сказать, что этотъ самолетъ долженъ былъ

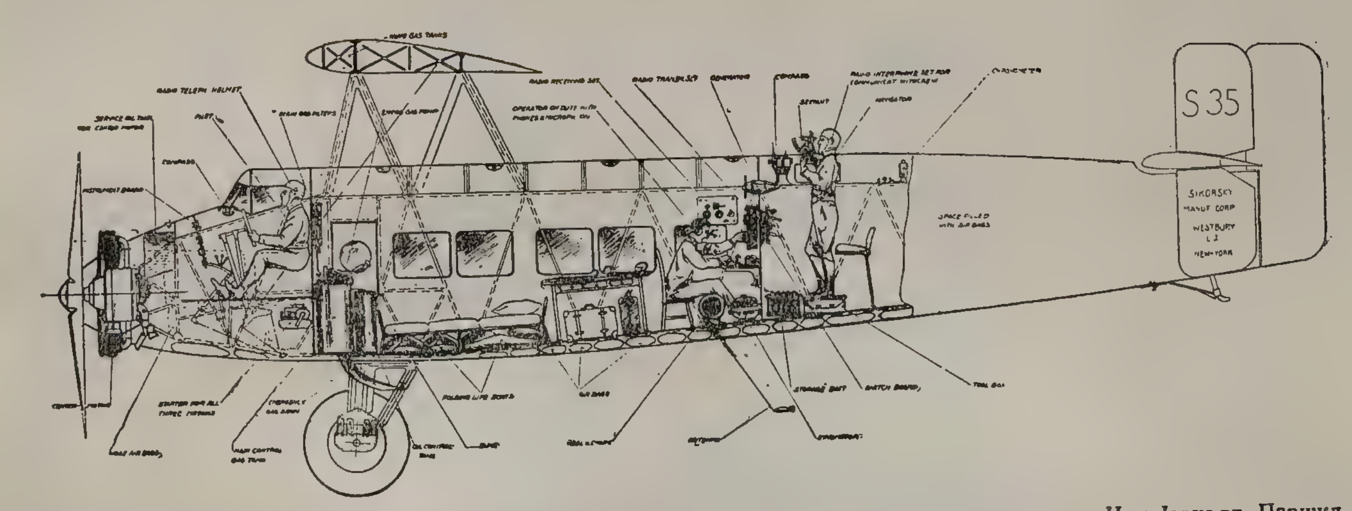


Аэропланъ S-35. — „New-York—Paris". Нью-Іоркъ. 1926 г.

пролетѣть безъ спуска 3660 миль (5847 километровъ), и взять съ собою 6840 килогр. ($427^{1}/_{2}$ пудовъ) бензина и масла.

Главнѣйшія его детали были слѣдующія:

Длина верхняго крыла . . . . 101 футъ (30,78 метр.)
„ „ „ 76 „ (23,17 „)
Высота аэроплана . . . . . . 16 „ (4,88 „)
Общая поверхность крыльевъ: 10982 кв. футъ (101,835кв.м.)
Вѣсъ аэроплана . . 9500 фунтовъ (4309 кгм., 250 пуд.)
Нагрузка на кв. футъ крыльевъ: 21,85 фунт. (106,9 км. на 1м.^{2})
„ „ лошад. силу . . 19 „ (8,6 „ „ „)
Запасъ горючаго (бензинъ, масло) . . 15,200 фунтовъ
(6840 кгм. $427^{1}/_{2}$ пуд.)



Разрѣзъ трехмоторнаго аэроплана И. И. Сикорскаго S-35, предназначавшагося для перелета изъ Нью-Іорка въ Парижъ.
(Изъ Aero-Digest, June 1926).

Вѣсъ аэроплана съ полнымъ запасомъ горючаго 24.200 фунт. (10890кгм., 680 пуд.) *)

S-35 снабженъ былъ тремя моторами Gnome—Rhone—Jupiter по 420 л. с. каждый, т. е. общая мощность его двигателей была равна 1260 л. с.

Каюта имѣла размѣры: длина $15^1/_2$ футъ, высота 6 футъ и ширина: 3 фута. Объемъ каюты 450 куб. ф.; каюта вмѣщала 12 пассажировъ.

Экипажъ S-35 во время перелета черезъ Океанъ долженъ былъ состоять изъ командира, его помощника, штурмана (навигатора) и механика — онъ же радіотелеграфистъ. Помѣщеніе пилота находилось въ передней части аппарата, куда вела дверь изъ пассажирской каюты. Кромѣ входной двери имѣлось два выхода на нижнія крылья, дававшіе доступъ къ двигателямъ во время полета. Двигатели расположены были: два на нижнихъ несущихъ поверхностяхъ по сторонамъ и третій впереди фюзеляжа. Въ каютѣ устроены были: электрическое освѣщеніе, вентиляція, отопленіе и небольшая кухня позволявшая имѣть горячую пищу. Установленъ былъ достаточно сильный безпроволочный телеграфъ, позволявшій сноситься во время полета съ берегомъ и находящимися въ морѣ судами.

S-35 построенъ былъ изъ стали и дуралюминія. Для перелета черезъ Океанъ на немъ установлены были добавочные баки для бензина, внутри крыльевъ. На случай несчастія и невольной посадки на воду, аппаратъ снабженъ былъ особыми воздушными резервуарами, помѣщенными между стѣнъ кабины, въ полу и т. д., что давало ему возможность держаться на водѣ. Кромѣ того имѣлась складная лодка.

При пробныхъ полетахъ самолетъ S-35 развивалъ скорость свыше 140 миль (226 килом.) въ часъ. При полезномъ грузѣ 10000 фунтовъ (4550 килогр.—285 пуд.), онъ поднимался со скоростью 250 метр. въ минуту при работѣ трехъ его моторовъ, и 60 метровъ въ 1 минуту при работѣ двухъ моторовъ. При грузѣ 2500 килограммовъ (155 пуд.) S-35 могъ летѣть на одномъ моторѣ и легко забиралъ высоту 5400 метровъ въ 45 минутъ.

Аппаратъ этотъ обладалъ исключительной устойчивостью,

*) Кромѣ того вѣсъ экипажа, багажа, инструментовъ (т. наз. Special equipment)... около 600 кгм.

слушался малѣйшаго движенія рулей. Отмѣчено было полное отсутствіе вибраціи. Наибольшая высота достигнутая аэропланомъ S-35 была 22000 футъ т. е. 6705 метровъ.

Всѣ описанныя качества этого самолета не могли не обратить на него вниманія и не только въ американскихъ технических журналахъ, но и въ повседневной печати американской и европейской, S-35 сдѣлался одной изъ злободневныхъ темъ.

Средства на перелетъ черезъ Океанъ дало общество: „The Argonauts Inc.“. Владѣлецъ отелей въ Нью-Іоркѣ Raimond



И. И. Сикорскій (въ срединѣ) около своего аэроплана S-35. („New-York—Paris“) 1926 г.

Orteig предложилъ тому, кто по его словамъ построитъ воздушный мостъ между Нью-Іоркомъ и Парижемъ — награду въ 25000 долларовъ. Все это въ связи съ дѣйствительно исключительными качествами аэроплана S-35, дававшими полную надежду на успѣхъ перелета, сдѣлало то, что недостатка въ желающихъ совершить этотъ перелетъ не было. Французское правительство, внимательно слѣдившее за успѣхами авіаціи, не могло, конечно, принять оффиціальнаго участія въ приготовленіяхъ къ перелету, но все же увѣдомило правительство Соед. Штатовъ, что въ перелетѣ будетъ участвовать знаменитый фран-

цузскій летчикъ — „as des as“ капитанъ Ренэ Фонкъ, который долженъ былъ быть командиромъ этого воздушнаго корабля въ перелетѣ черезъ Океанъ.

Это назначеніе Р. Фонка, вызвало неудовольствіе среди американцевъ, причемъ полк. Hartney, доказывавшій что Фонкъ не сможетъ управлять этимъ аэропланомъ, и имѣвшій повидимому своего американскаго кандидата, послѣ того, какъ послѣдовило утвержденіе Фонка командиромъ S-35, вышелъ изъ состава общества субсидировавшаго перелетъ.

Въ составъ экипажа вошли: капитанъ Р. Фонкъ и радіотелеграфистъ Клавье — французы; помощникъ командира: лейтенантъ американскаго флота Кертинъ и механикъ — русскій лейтенантъ флота Ислямовъ.

2 сентября 1926 года, S-35 доженъ былъ летѣть въ Вашингтонъ, для представленія президенту Кулиджу и министрамъ военному и морскому.

5 сентября должно было состояться освященіе этого аэроплана и молебствіе въ присутствіи всей русской колоніи, а 8 сентября городской голова города Нью-Іорка г. Уокеръ (Walker), долженъ былъ торжественно дать имя аппарату S-35, который получалъ названіе: „New-York—Paris“.

Затѣмъ, послѣ ряда полетовъ въ присутствіи американскихъ спеціалистовъ по авіаціи, 21-го сентября 1926 года, S 35—New-York—Paris, долженъ былъ летѣть въ Европу. Маршрутъ его былъ слѣдующій: аэродромъ Roosvelt-Field, Long Island близь Нью-Іорка, Бостонъ, Галифаксъ, Cape Breton и Cape Bonavista на Нью-Фаунлендѣ, затѣмъ направленіе мѣнялось на востокъ, приблизительно по курсу океанскихъ кораблей черезъ Океанъ на юго-восточную оконечность Ирландіи, Cornwall, Шербургъ, Парижъ. Вылетъ предполагался въ 5 часовъ дня, съ разсчетомъ прибыть въ Парижъ въ 11 часовъ утра на второй день полета.

Насталъ день перелета 21 сентября, ожидавшійся съ видимымъ нетерпѣніемъ какъ въ Америкѣ, такъ и въ Европѣ. Съ понятнымъ волненіемъ слѣдили за приготовленіями къ перелету русскіе эмигранты, разсѣянные по всему свѣту. Судьбѣ однако было угодно закончить эти приготовленія самымъ неожиданнымъ образомъ: во время разбѣга, аэропланъ этотъ несшій очень большой грузъ, не развивши еще достаточной скорости для взлета былъ рано оторванъ отъ земли, коснулся

ее своимъ шасси, невыдержавшимъ такого удара и при невыключенныхъ моторахъ потерпѣлъ аварію и загорѣлся, причемъ погибли: русскій — механикъ лейт. Ислямовъ и французъ радіотелеграфистъ Клавье. Фонкъ и Кертинъ успѣли выскочить изъ аппарата. Такъ описывали этотъ случай газеты. Произведеннымъ слѣдствіемъ выяснено было съ несомнѣнностью, что причиной гибели S-35 не были какіе-либо дефекты въ его конструкціи. Нѣкоторые обвиняли Фонка, Фонкъ обвинялъ погибшаго механика Ислямова, якобы рано отцѣпившаго дополнительное шасси. И. И. Сикорскій отказался отъ обвиненій кого-бы-то ни было, приписывая катастрофу несчастному случаю.



Трехмоторный аэропланъ И. И. Сикорскаго (S-35) „New-York—Paris" для перелета черезъ Атлантическій Океанъ. Сгорѣлъ 21 сент. 1926 г. New-York. Long Island.

Особенно рѣзко обвиняли Фонка — полковникъ Hartney, предупреждавшій, что Фонкъ разобьетъ аппаратъ и русскій летчикъ В. Янченко.

Послѣдній въ газетѣ: „Новое Русское Слово", подчеркивалъ ученическую ошибку Фонка, хотѣвшаго во время разбѣга (съ поднятымъ хвостомъ аппарата) сдѣлать поворотъ аэроплана, чтобы избѣжать встрѣтившуюся на аэродромѣ кочку...

Кто былъ виновникомъ катастрофы, пусть рѣшатъ спеціалисты. Можно сказать лишь, что гибель аппарата S-35 нанесла тяжелый ударъ И. И. Сикорскому и молодому русскому предпріятію, хотя авторитетъ Сикорскаго въ глазахъ американцеръ и не пострадалъ.

Эта катастрофа имѣла и хорошую сторону. Вскорѣ послѣ

гибели S-35, со всѣхъ сторонъ начали поступать пожертвованія отъ русскихъ эмигрантовъ на постройку новаго аэроплана для перелета черезъ Океанъ*). Гибель этого аппарата болѣзненно отозвалась въ сердцахъ русскихъ людей.

Въ Нью-Іоркѣ образовался комитетъ по сбору средствъ на постройку новаго аппарата.

Конечно, малоимущая русская эмиграція не могла дать для этого нужныхъ средствъ, но желаніе поддержать русское дѣло объединило, казалось, неспособныхъ къ объединенію эмигрантовъ, подняло упавшій духъ русскихъ участниковъ „Sikorsky Manufacturing Corp." и способствовало тому, что американцы отнеслись со вниманіемъ къ этому предпріятію. Нужда въ сборѣ пожертвованій среди русской эмиграціи вскорѣ миновала.

Предпріятіе Сикорскаго получило большіе заказы, что дало возможность приступить къ постройкѣ даже не одного. а двухъ улучшеннаго типа воздушныхъ кораблей, получившихъ названіе S-35-b.

Не было недостатка и въ летчикахъ, пожелавшихъ принять участіе въ новомъ перелетѣ черезъ Океанъ. Среди нихъ снова оказался Р. Фонкъ, отправившійся во Францію за новыми моторами 6 марта 1927 года на обѣдѣ, устроенномъ Обществомъ русскихъ летчиковъ во Франціи, вице-президентомъ котораго Фонкъ состоялъ, онъ по словамъ участниковъ этого обѣда, очень хвалилъ аппаратъ Сикорскаго, говоря, что этотъ аппаратъ опередилъ, по крайней мѣрѣ на 10 лѣтъ, всѣ существующіе аппараты. Въ докладѣ, сдѣланномъ Фонкомъ своимъ соотечественникамъ, вѣроятно, подъ вліяніемъ обвиненій его въ непатріотичности, такъ какъ онъ собирался летѣть не на французскомъ аппаратѣ, а на „американскомъ", Фонкъ скромно называлъ этотъ аппаратъ своимъ, говоря, что въ немъ только крылья американскіе, все же остальное французское. Объ И. И. Сикорскомъ въ этомъ докладѣ упоминалось только вскользь.

Нужно сказать, что быть можетъ, отъ чрезвычайнаго національнаго самолюбія, французы не особенно любятъ упоминать имя нашего талантливаго соотечественника. Конечно, спе-

*) Въ числѣ пожертвованій на постройку новаго S-35, собранныхъ въ Югославіи обращали вниманіе 10 долларовъ „отъ группы армянъ и евреевъ гор. Галаца" въ Румыніи.

ціальные технические журналы не могутъ замалчивать имя Сикорскаго, какъ создателя первыхъ въ мірѣ большихъ многомоторныхъ аэроплановъ, тѣмъ болѣе, что какъ о томъ сказано было выше, И. И. Сикорскій, покинувъ Россію до конца 1918 г. строилъ для Франціи таковые, за то журналы предназначенные для широкой публики не считаютъ нужнымъ вспоминать о русскомъ изобрѣтателѣ. Въ популярной французской: „Encyclopédie par l'image", въ отдѣлѣ: авіація, описываются разнообразные аппараты вплоть до никогда не летавшихъ, помѣщены снимки Голіаѳовъ Фармана, Левіаѳановъ — Bréguet, англійскихъ аппаратовъ Handley-Page и другихъ, но не только не упоминается объ аэропланахъ Сикорскаго, но даже говорится, что первыми типами большихъ аэроплановъ были германскіе аэропланы: „Gota". Что французамъ извѣстно было объ „Русскомъ Витязѣ" и „Ильѣ Муромцѣ", показываетъ то, что въ альбомѣ войны 1914-18 г.г. изданнымъ журналомъ „Illustration" имѣется снимокъ „Ильи Муромца Кіевскаго" относящійся къ 1915 году.

Какъ-бы то ни было, постройка въ 1926 году, И. И. Сикорскимъ его S 35 для перелета черезъ Океанъ, привлекла всеобщее вниманіе. Попытка совершить этотъ перелетъ не удалась не по винѣ Сикорскаго. Несчастіе постигшее S-35 вызвало лихорадочное стремленіе съ одной стороны строить во всѣхъ большихъ государствахъ аппараты подобные S-35, а съ другой, вообще во что-бы то ни стало, совершить перелетъ черезъ Океанъ. Подобные S-35 аппараты строились, помимо Сикорскаго, въ Сѣверной и Южной Америкахъ, во Франціи, Германіи, Англіи, Италіи и другихъ государствахъ. Приготовленія къ перелету и постройка аппаратовъ держались въ большой тайнѣ. Новый аппаратъ Сикорскаго S-35-b могъ быть готовъ лишь къ осени 1927 года. Уже въ маѣ 1927 года стремленіе перелетѣть во что бы то ни стало изъ Америки въ Парижъ или обратно приняло характеръ какой-то „трансатлантической лихорадки", повлекшей за собою многочисленныя жертвы. 6-го мая погибли капитанъ Saint-Romain, лейтенантъ Mouneres и механикъ Petit, вылетѣвшіе на аэропланѣ „France-Amerique latine" изъ Сенегаліи въ Южную Америку. 8-го мая та же участь постигла французскихъ летчиковъ: капитана Ch. Nengesser и капитана Colli, вылетѣвшихъ на одномоторномъ (въ 450 л. с.) аэропланѣ „L'oiseau blanc" изъ Парижа въ Нью-Іоркъ. Во Франціи вылетъ этихъ

летчиковъ и ожиданіе успѣшнаго завершенія перелета дали поводъ для большихъ патріотическихъ манифестацій.

Совершенно неожиданно 20-21 мая 1927 года, молодой американскій летчикъ Charles Lindbergh совершилъ перелетъ изъ Нью-Іорка въ Парижъ, пробывъ въ воздухѣ 33 часа 22 минуты. Онъ летѣлъ одинъ, имѣя спутникомъ лишь кошку. На аппаратѣ не было никакихъ особенныхъ приборовъ и смѣлый летчикъ руководствовался въ полетѣ обыкновенной, ученической географической картой.

Его монопланъ (фирмы Ryan) называвшійся: „Spirit of Saint Louis“ имѣлъ моторъ Wright'а въ 250 лош. силъ. Длина аппарата — 10 метровъ, размахъ крыльевъ 13,95 метровъ, фюзеляжъ построенъ изъ стальныхъ трубокъ. Вѣсъ аппарата: 2140 кгм.; запасъ бензина — 1960 литровъ.

Перелетомъ этимъ Ch. Lindbergh доказалъ свою исключительную смѣлость, выносливость, искусство въ управленіи аппаратомъ, а также надежность мотора, проработавшаго 33 съ лишнимъ часа. Линдбергомъ побитъ рекордъ на дальность полета безъ спуска, установленный французскими летчиками Costes и Rignot. Въ то время, какъ эти послѣдніе пролетѣли*) изъ Парижа до Джаска 5396 километровъ, Линдбергъ покрылъ разстояніе въ 5836 километровъ.

Попытка италіанскаго авіатора De Pinedo, вылетѣвшаго 23 мая изъ Нью-Фаунленда въ Италію черезъ Азорскіе острова окончилась неудачей. Къ счастью для этого летчика, вынужденнаго спустится на Океанъ, онъ былъ подобранъ случившимся по близости паруснымъ судномъ.

3-го іюня 1928 года, въ 6 час. 4 мин. по американскому времени (11 час. 45 мин. по европейскому) изъ Нью-Іорка вылетѣлъ на аэропланѣ „Columbia“ американскій летчикъ Clarens Chamberlain со своимъ спутникомъ, американскимъ богачемъ Левинымъ (Lewin) финансировавшимъ этотъ перелетъ. Они пролетѣли безъ спуска, втеченіе 51 часа 12 минутъ, разстояніе въ 6234 километра и опустились въ г. Эйслебенѣ въ Саксоніи, когда у нихъ вышелъ весь бензинъ. Этимъ полетомъ былъ побитъ рекордъ установленный незадолго передъ тѣмъ Lindbergh'омъ.

---

*) Полетъ этотъ совершенъ на аппаратѣ Bréguet 19 съ моторомъ Hispano-Suiza въ 500 л. с.

Аэропланъ „Columbia“ — монопланъ съ однимъ моторомъ въ 450 лиш. силъ*).

Всѣ эти перелеты совершены были, какъ то можно видѣть изъ краткихъ о нихъ свѣдѣній, на одномоторныхъ аппаратахъ, такимъ образомъ, какъ уже было упомянуто выше, они представляли выдающіеся спортивные рекорды, составлявшіе рекламу для заводовъ, на которыхъ эти аппараты и моторы были построены, но конечно, не могли имѣть практическаго значенія. Съ этой послѣдней точки зрѣнія большій интересъ представляетъ полетъ на большомъ трехмоторномъ монопланѣ F-VII „America“, совершенный 30 іюня извѣстнымъ американскимъ летчикомъ Richard'омъ E. Bird'омъ**) со спутниками лейтенант. Y. C. Naville, пилотомъ Balchem и механикомъ Bert-Acosta. Аппаратъ этотъ оборудованъ былъ подобно S-35, имѣлъ безпроволочный телеграфъ и складную лодку. Разница—значительная была въ силѣ моторовъ, общая мощность которыхъ была лишь 660 лош. силъ.

Согласно описанію этого аэроплана во французскихъ газетахъ, размѣры и детали его были слѣдующіе:

Размахъ крыльевъ	25 метр. 25 сант.
Ширина „	2 „ 20 „
Несущая поверхность	50 кв. метровъ.
Вѣсъ пустого аэроплана	2693 кгр. (168 пуд.)
Бензина . . . . . 5000 литр.	(3356 кил. — 209 пуд.)
Масла . . . . . . 250 „	(217 „ 600 гр.)
Экипажъ 3 человѣка	267 кгр. 600 гр.
Безпроволочный телеграфъ	63 „ 600 „
Съѣстные припасы и вода	18 „ 165 „
2 пневматич. лодки	8 „ 160 „
Сигнальныя ракеты	4 „ 535 „
Фотографическій аппаратъ	3 „ 630 „
Спасательные пояса	2 „ 720 „

*) Италіанскіе летчики Ferrarin и Del-Prete вылетѣвшіе на аппаратѣ „Savoia“ въ 19 час. 51 мин., 3 іюля 1928 г. изъ Рима, спустились въ Genitabes въ Бразиліи въ 19 час. 50 мин. 5 іюля, покрывъ разстояніе по прямой линіи въ 7200 килом. втеченіе 42 час. (47 час. 59 мин.), побивши такимъ образомъ рекордъ Columbi'и.

**) 10 мая 1926 г. R. Bird перелетѣлъ черезъ Сѣверный полюсъ на аэропланѣ, на два дня опередивши экспедицію Амундсена, перелетѣвшемъ полюсъ на управляемомъ аэростатѣ „Norge“.

2 хронометра	1 кгр.	815 гр.
Навигаціонные инструм.	3 „	175 „

Полезный грузъ около 4000 килогр. (250 пуд.). При взлетѣ аппаратъ долженъ былъ нести нагрузку 100 килограммовъ на 1 кв. метръ несущей поверхности и 10 килогр. на 1 лош. силу.

Сравнивая эти даннныя съ аппаратомъ Сикорскаго S-35 можно видѣть, что послѣдній, превосходя F-VII и своими размѣрами, и силою моторовъ (почти вдвое), поднималъ и вдвое большій грузъ при меньшей нагрузкѣ на 1 лош. силу.

О скорости S-35 и никѣмъ до Сикорскаго не достигнутой способности аэроплана подниматься вверхъ при работѣ не всѣхъ, а лишь двухъ моторовъ, сказано было выше.

На этомъ аппаратѣ F-VII „America", Bird'у удалось достигнуть береговъ Франціи. Потерявъ изъ-за тумана оріентировку, Bird принужденъ былъ летать ночью надъ Франціей и держался въ воздухѣ пока хватило бензина. Аппаратъ спустился въ море у береговъ Нормандіи (Ver-Sur Mer) въ 200 метрахъ отъ берега. Летчики благополучно достигли послѣдняго на имѣвшихся у нихъ пневматическихъ лодкахъ. Аппаратъ затонулъ и былъ извлеченъ впослѣдствіи.

Летѣть Bird'у пришлось при очень тяжелыхъ условіяхъ. Съ момента вылета изъ Нью-Іорка до посадки у береговъ Франціи американскіе летчики не видѣли изъ-за сплошного тумана и дождя ни моря, ни суши.*)

На однотипномъ съ F-VII аэропланѣ, 28 іюня 1927 года совершенъ былъ перелетъ черезъ Тихій Океанъ изъ Санъ-Франциско до Гонулолу на Гавайскихъ островахъ. Разстояніе въ 3870 килеметровъ покрыто было въ 25 час. 51 мир.

Лавры пожатые Линдбергомъ, сдѣлавшимся героемъ дня, оставили въ тѣни этотъ полетъ Bird'a, въ которомъ сказалось преимущество многомоторнаго аппарата надъ малыми одномо-

*) 31 мая 1928 г. австралійскіе летчики: Kingsford Smith Ulm, навигаторъ (лейт. амер. фл.) Lyon и радіотелегр. Warner совершили перелетъ на трехмоторномъ аппаратѣ „Southern-Cross" изъ Oakland (Калифорнія), въ Австралію. Этапы.: Взлетъ 31-V въ 9 ч. утра. Гонолулу (Гавайскіе острова). — 1-VI — 12 ч. 18 м. 2100 миль, въ 27 ч. 27 м. при благопріятныхъ метеорол. условіяхъ. 2-й этапъ Гонолулу — остр. Фиджи (Fidji) — 3138 миль — 5020 клм. въ 34 ч. 33 м. приб.: 5-VI. (На экваторѣ выдержали бурю).

торными. Аппаратъ этотъ былъ значительно меньше и маломощнѣй аппаратовъ Сикорскаго, тѣмъ не менѣе ему несмотря на неблагопріятныя условія перелета, удалось достигнуть береговъ Франціи. Хотя S-35-му и не было суждено совершить такой перелетъ, все же мысль И. И. Сикорскаго отстаиваемая имъ еще съ 1911 года, нашла подтвержденіе и тутъ.

Въ то время, какъ аэропланъ И. И. Сикорскаго S-35-b, долженствовавшей замѣнить погибшій S-35, строился—„трансатлантическая“ лихорадка продолжала свирѣпствовать по обѣ стороны Атлантическаго Океана. Казалось бы, что послѣ перелета Ch. Lindbergh'a, Ch. Chamberlain'a, Bird'a не было больше нужды испытывать судьбу, нашлось еще очень много смѣльчаковъ пожелавшихъ во что-бы то ни стало перелетѣть Океанъ. Многіе изъ нихъ заплатили за эту попытку жизнью. Въ 1927 году до сентября мѣсяца при попыткахъ перелетѣть Атлантическій или Тихій Океанъ погибло 26 летчиковъ*).

Вслѣдствіе такой массовой гибели летчиковъ американское морское и военное министерство воспретило своимъ офицерамъ участвовать въ перелетахъ черезъ Океанъ. Это распоряженіе коснулось и двухъ американскихъ офицеровъ (Кертинъ и Едвардъ) собиравшихся летѣть на аппаратѣ Сикорскаго S-35-b. Такимъ образомъ, моментъ для перелета оказался не благопріятнымъ, полетъ разстроился и „Sikorsky Manufacturing Corp.“ занялось усиленной постройкой другихъ типовъ аэроплановъ сконструированныхъ Сикорскимъ и заказанныхъ какъ частными лицами и предпріятіями, такъ и американскимъ военнымъ вѣдомствомъ. Изъ этихъ типовъ аэроплановъ выпущенныхъ „Sik. M. C.“ въ 1927 году приведемъ слѣдующіе:

S-36 — амфибія**) на 8 человѣкъ съ двумя моторами (возд. охлажденія) по 200 лош. силъ. Этотъ самолетъ представляетъ соединеніе лодки (могущей катиться и по землѣ на колесахъ) съ аэропланомъ. Моторы находились подъ верхней несущей по-

*) Въ томъ числѣ: 16 VIII, аэропланъ 1) Golden-Aigle летчики: Skott и Frost и 2) „Miss Mildred Doran (летч. Педлеръ, Кнорпъ и 16 лѣтняя миссъ М. Доранъ), 3) аэроп. Esprit of Dalas (пилоты Эрвинъ и Ерхваль) погибли въ Тихомъ Океанѣ. 31-XIII аппаратъ Saint-Rafael (Англія) — Минченъ, Хамильтонъ и Княгиня Левенштейнъ-Вертхеймъ. 6-IX. Old. Glory (изъ Нью-Іорка) 7-IX. Sir Iohn Carling.

**) Амфибія — самолетъ могущій по желанію садиться на сушу или на воду.

верхностью; рули — на высотѣ ея, соединены съ крыломъ легкимъ фюзеляжемъ. Нижнее крыло несетъ вспомогательные поплавки и поддерживая верхнее крыло увеличиваетъ прочность послѣдняго. Профиль крыла выработанъ И. И. Сикорскимъ путемъ долголѣтняго опыта. Аппаратъ построенъ изъ металла (дураллюминій). Кромѣ помѣщенія для двухъ пилотовъ въ средней части лодки, имѣется обширная каюта на 6 пассажировъ.

Размѣры и детали этого самолета-амфибіи слѣдующіе:

Размахъ верхняго крыла	19 метровъ.
Длина аппарата	10 „
Высота на колесахъ	3,65 „
Несущая поверхность	54 кв. метровъ
Вѣсъ пустого аппарата	1.800 кгр
Полезная нагрузка	900 „
Общій вѣсъ	2700 „
Нагрузка на кв. метръ	50 „
„ „ лош. силу	6,2 „

Скорость — 194 килом. въ 1 часъ. Скорость при посадкѣ — 80 килом. Скорость на одномъ моторѣ — 135 килом. въ 1 часъ. Скорость подъема въ первыя минуты — 185 метровъ. Потолокъ 4500 метровъ.

Самолетъ этого типа былъ пріобрѣтенъ компаніей эксплоатирующей нефтяные ичточники въ Колумбіи. Другой самолетъ былъ пріобрѣтенъ племянницей б. президента Вильсона г-жей Франсисъ Грейсонъ. По ея желанію онъ былъ приспособленъ для перелета черезъ Океанъ: увеличены несущія поверхности, ихъ площадь, вѣсъ аэроплана въ полетѣ доведенъ до 3850 кгр. Соотвѣтственно съ этимъ увеличилась нагрузка на единицу поверхности (62 кв. м. вмѣсто 50 кв. м.) и уменьшилась скорость до 160 километровъ въ 1 часъ.

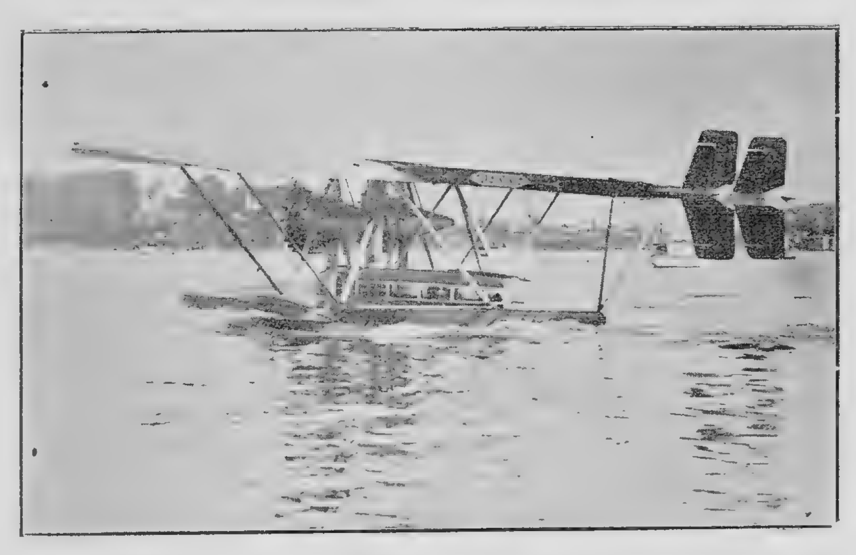
Къ сожалѣнію эта экцентричная американка, несмотря на крайне неблагопріятныя метеорологическія условія, пожелала во что-бы то ни стало летѣть на Рождественнскіе праздники въ Копенгагенъ. Аппаратъ попалъ въ снѣжную бурю и 25 декабря 1927 года пропалъ безъ вѣсти*).

Второй типъ аэроплана, выпущенный Sikorsky Mfg. Corp.“ въ 1927 году, былъ большой, пассажирскій на 18 человѣкъ воз-

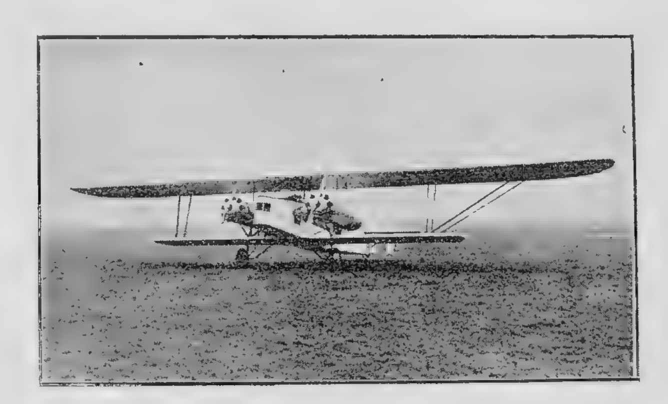
*) Кромѣ г-жи Ф. Грейсонъ, погибли лейт. Оскаръ Омдаль и г. Фредъ Келлеръ (Koehler).

душный корабль S-37, съ двумя моторами Pratt and Witney Wasp. воздушнаго охлажденія, по 400 л. с. каждый.

Нормальная грузоподъемность этого аппарата 7000 фунт.



Двумоторный аэропланъ — амфибія И. И. Сикорскаго: S-36, пристающій къ берегу. 1927 г.



S-37. Нью-Іоркъ. 1927 г.

(3200 килогр.)*). Скорость 195 килом. въ 1 часъ. Потолокъ — 5000 метровъ.

Аппаратъ этотъ представлялъ собою типъ S-35 для пере-

*) Въ томъ числѣ платный грузъ, включая пассажировъ 1850 клгр.

лета черезъ Океанъ съ улучшеніями и усовершенствованіями въ конструкціи крыльевъ и фюзеляжа: шасси съ масляными компрессорами, а кромѣ того съ него былъ снятъ третій моторъ спереди кабины, отчего нѣсколько уменьшились скорость и потолокъ, что для коммерческаго аэроплана, предназначеннаго для правильнаго воздушнаго сообщенія не мѣняя летучести самолета давало извѣстную экономію. Отъ указанныхъ измѣненій выдающіяся качества аэроплана S-35, о которыхъ сказано было выше, не пострадали.

Этотъ воздушный корабль былъ пріобрѣтенъ Обществомъ, обслуживающимъ Южно-Американскую воздушную линію, причемъ онъ получилъ названіе: „Southern Star" (Южная Звѣзда). О томъ, насколько этотъ аппаратъ оправдалъ возлагавшіяся на него надежды, можно судить по телеграммѣ, посланной И. И. Сикорскому 27 іюля 1929 г. экипажемъ „Южной Звѣзды", послѣ перваго ея перелета изъ Нью-Іорка въ Буэносъ-Айресъ:

From Buenos Aires, Argentina.

Southern Star arrived here today in perfect condition after flight from New-York via West Coast of South America, crossed Andes from San-Diego at 19000 feet carrying 8 people and total useful load of 5000 lbs. First large transport Plane to cross. Cangratulation to constructor of such great Ship.

John Montgomery.

Переводъ:

Изъ Буеносъ-Айреса, Аргентина.

Южная Звѣзда прибыла сюда сегодня въ превосходномъ состояніи послѣ перелета изъ Нью-Іорка вдоль Западнаго берега Южной Америки, перелетѣвъ Анды изъ Санъ-Діего на высотѣ 19000 футъ (5791,2 метра), неся 8 человѣкъ и полезный грузъ всего 5000 фунтовъ (2268 кило). Первый большой транспортный аэропланъ для перелетовъ. Поздравленіе конструктору такого большого корабля.

Джонъ Монгомери.

Тотъ же S-37, приспособленный для военныхъ цѣлей и получившій названіе S-37-B—bomber построенъ былъ для военнаго вѣдомства С.-Амер. Соедин. Штатовъ. Онъ предназначался для ночного бомбардированія, снабженъ двумя моторами: Pratt aud Whitney Hornet по 525 л. с., и могъ поднимать до 5000 килогр. „полезнаго" груза.

Въ концѣ 1927 года предпріятіе Сикорскаго разработало новую модель аэроплана-амфибія S-38, съ двумя моторами Pratt und Whitney Wasp, по 400 л. с. каждый на 10—12 пассажировъ.

ГЛАВА X.

Дальнѣйшіе успѣхи И. И. Сикорскаго. Sikorsky Amphibion типъ S-38. Заключеніе.

1928 годъ является для И. И. Сикорскаго — юбилейнымъ. Въ 1908 году, т. е. двадцать лѣтъ назадъ И. И. Сикорскій, молодымъ девятнадцатилѣтнимъ юношей началъ свои первые опыты съ постройкой летательныхъ аппаратовъ, а 25-го мая (13 мая по ст. стилю) исполнилось 15 лѣтъ со дня перваго полета его: „Русскаго Витязя". Этотъ юбилейный годъ отмѣченъ былъ выпускомъ новаго аппарата-амфибіи: „Amphibion Sikorsky" S-38", о которомъ американская, а частью и европейская, какъ спеціальная такъ и общая пресса дала прекрасныя отзывы*). Въ виду того, что аппаратъ этотъ можетъ спу-



Аэропланъ И. И. Сикорскаго S-37. На такомъ аппаратѣ („Southern Star") совершенъ 27 іюля 1929 г. перелетъ изъ Нью-Іорка въ Буэносъ-Айресъ.

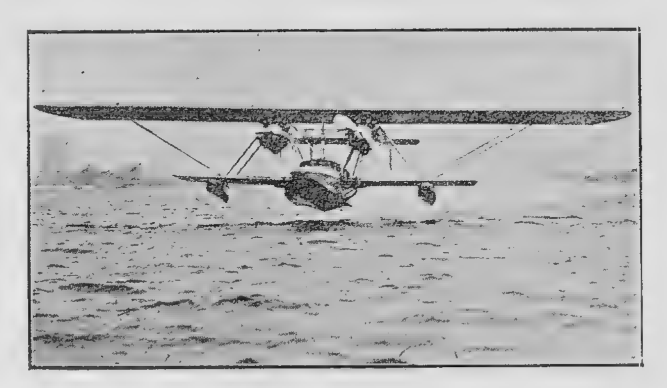
скаться одинаково легко, какъ на воду, такъ и на сушу, равно какъ и взлетать съ земли и воды, причемъ и въ воздухѣ, и на сушѣ и на водѣ онъ показалъ выдающіяся качества, можно не безъ основанія полагать, что S-38, являющійся улучшеннымъ типомъ амфибіи S 36 — перваго въ мірѣ большого двухмоторнаго аппарата такого типа, снова, подобно своему предку „Русскому Витязю", произведетъ извѣстнаго рода переворотъ въ авіаціи.

*) См. Aero-Digest August 1928. Flug Sport № 18, August 1928. New-York Herald Tribune Magazin oct. 21, 1928.

Достаточно сказать, что этотъ типъ аппарата амфибіи служащій для воздушнаго транспорта, кромѣ быстроты, ком-



S-38 въ полетѣ. Нью-Іоркъ. 1928 г.



Amphibion S-38, поднимающійся съ воды въ центральной части Нью-Іорка. (New-York Citi). 1928 г.

форта и безопасности даетъ еще помимо удобствъ и сбереженія времени пассажирамъ, громадную экономію обществамъ,



S-33. Нью-Іоркъ. 1928 г.



Sikorsky Amphibion типъ S-38. Нью-Іоркъ. 1928 г.

обслуживающимъ воздушныя сообщенія. „Amphibion S-38" не нуждается въ такой мѣрѣ, какъ аэропланы обычнаго типа, въ дорого стоющихъ, особенно въ мѣстностяхъ густо-населенныхъ и обычно удаленныхъ отъ городовъ — аэродромахъ.

Имѣя возможность садиться на воду, аппараты этого типа могутъ опускаться въ центрѣ большихъ городовъ, обычно имѣющихъ большую рѣку, озеро, море и т. д.

Такимъ образомъ отпадаетъ надобность въ добавочныхъ перевозочныхъ средствахъ съ аэродрома въ центръ этихъ городовъ. Кромѣ того, взлетая одинаково легко и съ земли и съ воды, эти аппараты могутъ садиться на водныя поверхности тѣхъ населенныхъ мѣстъ, которыя почему-либо не могутъ имѣть аэродромовъ. Такимъ образомъ эти мѣстности вводятся въ сѣть воздушныхъ сообщеній, обслуживать которые до этого не могли: сухопутные аэропланы, по неимѣнію аэродромовъ въ этихъ мѣстахъ, а гидропланы, по своей прикованности къ водяной базѣ.

Полеты надъ большими водными пространствами на аэропланахъ, или продолжительные полеты надъ землею на гидропланахъ, при всѣхъ совершенствахъ этихъ обоихъ типовъ самолетовъ и надежности моторовъ, едва ли могутъ привлечь большое число пассажировъ, совершающихъ воздушныя путешествія не изъ любви къ приключеніямъ и сильнымъ ощущеніямъ, а по своимъ дѣламъ связаннымъ съ экономіей времени. Amphibion S-38 устраняетъ опасность спуска въ обоихъ случаяхъ, почему и носитъ девизъ: „Land when and where you wish" („Земля — гдѣ и когда вамъ угодно"). Воздушныя сообщенія при такихъ условіяхъ становятся во много разъ безопаснѣе поѣздокъ съ головокружительной (хотя и небольшой по сравненію съ аэропланами) быстротой на автомобиляхъ, въ поѣздахъ-экспессахъ.

Новый воздушный корабль И. И. Сикорскаго показалъ на испытаніяхъ въ іюнѣ 1928 года прекрасныя качества, почему Министерство Торговли (Departament of Commerce) и выдало удостовѣреніе или одобрительный отзывъ, гласящее, что S-38 „совершенно отвѣчаетъ правиламъ Мин. Торговли, установленныхъ для аэроплановъ и гидроплановъ"...

Данныя этихъ испытаній и размѣры Amphibion'a S-38 слѣдующія:

При полезномъ грузѣ	3300 фунт. (1496,5 кгр.)	4000 фун. (1814 кгр.)
Наивысшая скорость	128 миль (206 клм.) въ 1 ч.	124,5 м. (200,4 клм./ч.)
Скорость при посадкѣ	$52^1/_2$ м./ч. (84,5 „) „ „	55 м./ч. (88,5 клм./ч.)
Скорость въ полетѣ надъ поверхностью моря (при 1650 оборотахъ винта въ 1 мин.)	112 м./ч. (180,3 клм./ч.)	110 м/ч. (177 к./ч.)
Скорость подъема	940 фут. (286,5 метр.) въ 1′	880 фут. (268,2 м.) въ 1′
Подъемъ втеченіе 10 минутъ	7650 фут. (2331,7 метр.)	7250 фут. (2209,8 м)
Потолокъ	20.100 фут. (6086 метр.)	19.400 фут. (5388 м.)
Разбѣгъ по землѣ (при тихой погодѣ)	8 секундъ.	10 секундъ.
„ „ водѣ „ „ „	14 „	16 „

Распредѣленіе полезнаго груза 4000 фунт. (1814 килогр.)

Дальность полета	500 миль (820 клм.)	750 м. (1230 клм.)
Экипажъ (2 пилота)	340 фунт. (154 кгр.)	340 фут. (154 клм.)
Снаряженіе	125 „ (56,6 „)	125 фут. (56,6 клм.)
Бензина на 5 часовъ полета	180 галлон. т. е. 1080 фут. — 489 кгр. или 818,2 литра.	Бензина на $7^1/_2$ час. полета 270 галл. — 1620 ф — 1127 литр. 734 6 кгр.
Масла „ 5 „ „	24 галл. — 135 фунт. (83,9 кгр.)	24 галл. — 185 фун. (83,9 кгр.)
Extra	60 фунт.	—
Всего	1790 фун. (811,7 кгр.)	2270 фунт. (1029,5 кгр.)

Оплачиваемый грузъ:

9 пассажировъ	1530 фун. (693,8 кгр.)	1530 фун. (693,8 кгр.)
Багажъ	180 фун. (81,63 кгр.)	180 фун. (8163 кгр.)
Почта и посылки	500 фун. (226,75 кгр.)	Extra 20 фун. (9,07 кгр.)
Всего оплачиваемаго груза	2210 фун. ((1002,2 кгр.)	1730 фун. 784,5 кгр.)
Всего полезнаго груза	4000 фун. — 1814 кгр. (113 п.)	4000 фун. — 1814 кгр. (113 п.)

Водоизмѣщеніе лодки, вмѣщающей каюту для пассажировъ, рубку для пилотовъ и отдѣленія для багажа и предметовъ морского снаряженія — равно 27.100 фун. т. е. 12.195 килогр. — 12 тоннъ.

Длина лодки 29 ф. 10 дюйм. — 9 метровъ.

Ширина „ — 62 „ 1 5 „

Amphibion S-38 имѣетъ 2 мотора Pratt and Whitney „Wasp" по 400 лош. силъ каждый (моторы эти, дающіе до 1900 оборотовъ въ 1 мин. могутъ быть замѣнены и другими моторами этого типа напр.: Pratt and Whitney „Hornets" или Wright „Cyclones" въ 500 л. с.



Три аэроплана И. И. Сикорскаго: „Amphibion S-38", на стартѣ. New-York. Long Island. College Point. 1928 г.

Вѣсъ пустого аэроплана . 6000 фун.—2718 кило (167 п.)

Нагрузка на единицу поверхности при 4000 ф. — 1814 кило полезнаго груза . . . 13,85 фунт. на 1 кв. футъ т. е. 67,5 килогр. на 1 кв. метръ.

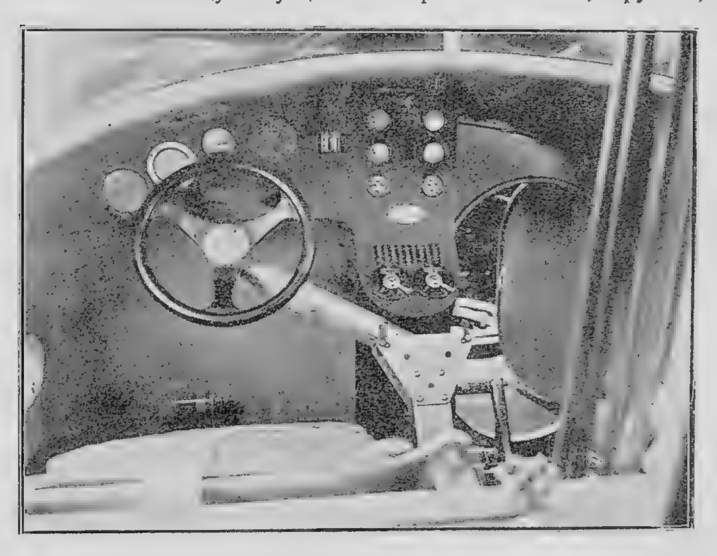
Нагрузка на лошадиную силу (при томъ же пол. грузѣ) 12,20 фун. — 5,5 килогр.

Размѣры S-38.

Размахъ крыльевъ	71 футъ	8 дюйм.	— 21,8 м.
Длина	40 „	3 „	12,23 „
Высота	13 „	10 „	4,2 „
Ширина хода	9 „	$8^1/_4$ „	2,9 „
Длина верхняго крыла . .	71 „	8 „	21,8 „

Длина нижняго крыла . . .	36 фут.	8 дюйм.	10,9 м.
Ширина верхняго крыла	—	100 „	2,5 „
„ нижняго „	—	59 „	1,5 „
Наклонъ верхняго крыла . .	0°		
„ нижняго „ . .	1°		

Разстояніе между несущими поверхностями 95,3 фут. 2,38 м



Помѣщеніе пилотовъ. Двойное управленіе Amphibion'a S 38. 1928 г.

Несущая поверхность верхняго крыла (включая 42,2 кв. ф. 3,92 кв. м. — эйлероновъ) . . . . . 574 кв. ф.—53,3 кв. м.

Несущая поверхность нижняго крыла (включая 42,2 кв. ф. — 3,92 кв м.— эйлероновъ) . . . . 146 кв. ф. 13,56 кв. м

Общая несущая поверхность . . .	720 „ „	66,88 „	„
Поверхность стабилизатора . . .	44 „ „	4,1 „	„
„ элеватора	26 „ „	2,4 „	„
„ рулей (направленія)	20 „ „	1,85 „	„

Моторы подвѣшены подъ верхней несущей поверхностью. Баки изъ дуралюминія для бензина и масла помѣщены въ среднемъ отсѣкѣ верхняго крыла. Вмѣстимость бензиновыхъ баковъ — 300 галл. т. е. 1362 литра и двухъ масляныхъ — по 12 галл. — 54,5 литровъ каждый. Стабилизаторъ соединенъ съ верхнимъ крыломъ посредствомъ двухъ металлическихъ балокъ и не связанъ съ лодкой. Рули (2) расположены въ струѣ

соотвѣтствующаго винта. Стабилизаторъ и рули находятся довольно высоко, что предохраняетъ ихъ отъ волнъ при посадкѣ или при подъемѣ на неспокойной водѣ. Рули специальной системы (патентъ И. И. Сикорскаго) обезпечиваютъ устойчивость аппарата и при полетѣ на одномъ моторѣ.

Шасси для спуска на землю подвижное, опускается или поднимается особымъ гидравлическимъ приспособленіемъ, отдѣльно съ каждой стороны. На это требуется не болѣе 50 сек.

Штурвалъ подвижный, что даетъ возможность пилотамъ, имѣющимъ каждый свое мѣсто, мѣняться за рулемъ и передавать управленіе не покидая своихъ мѣстъ.

Amphibion S-38, какъ видно изъ предыдущаго имѣетъ нижнее крыло почти вдвое меньше верхняго, поэтому относится къ типу полутороплановъ (Sesquiplan). Нижнее крыло служитъ для прикрѣпленія поплавковъ, раздѣленныхъ водонепроницаемыми переборками на 2 части, а также представляетъ собою опору для стоекъ, усиливающихъ прочность верхняго крыла. Поплавки отстоятъ отъ срединной линіи аппарата на 141 дюйм.— 3,5 метра.

Аппаратъ выстроенъ изъ дураллюминія и хромованадіевой стали. Шпангауты деревянные, покрыты особымъ нержавѣющимъ и не разъѣдаемымъ морской водой дураллюминіемъ („Alclad").

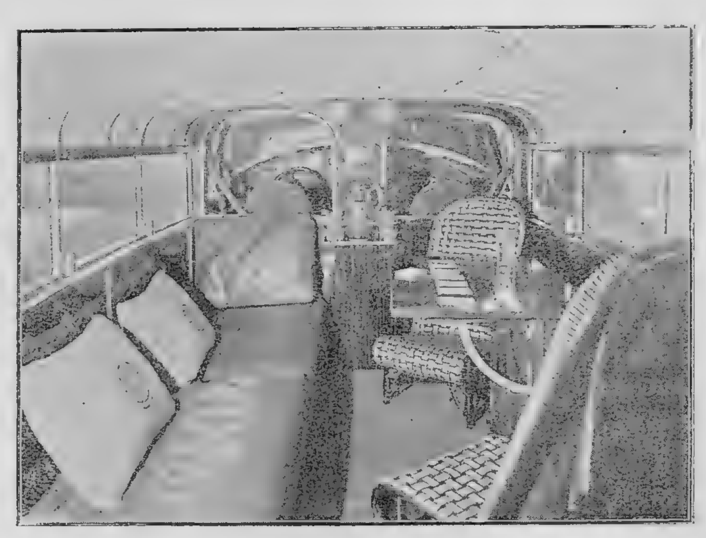
Лодка раздѣлена водонепроницаемыми переборками на шесть частей, полъ — двойной. Аммортизаторы состоятъ изъ масляныхъ компрессоровъ и стальныхъ спиральныхъ пружинъ, поглощающихъ толчки при соприкосновеніи аппарата съ землей. Въ носовой чати лодки помѣщается отдѣленіе, въ которомъ хранятся предметы и снасти необходимые для ошвартовыванія или установки на якорь — Amphibion'а (якорь, цѣпи, тросы и т. п.). Рядомъ съ этимъ помѣщеніемъ имѣется отдѣленіе для багажа, могущее легко быть приспособлено подъ безпроволочный телеграфъ. Еще далѣе на границѣ передней и средней трети лодки находится рубка пилотовъ, соединяющейся съ пассажирской каютой. Въ виду того, что моторы размѣщены по сторонамъ и высоко подъ верхнимъ крыломъ, пилоты могутъ хорошо видѣть какъ передъ собой, такъ и по сторонамъ.

Каюта пассажировъ очень свѣтлая благодаря большимъ окнамъ изъ небьющагося (не дающаго осколковъ) стекла въ борту лодки и ея крышѣ. Въ каютѣ свободно устанавливается

8—9 плетенныхъ креселъ; путемъ перестановки и установки длинныхъ скамей—дивановъ число пассажировъ можетъ быть доведено безъ тѣсноты до 12. Кромѣ того, каюта можетъ быть превращена въ спальную на 4 пассажира или въ комфортабельную каюту—салонъ воздушной яхты.

Входная дверь сдѣлана вверху кабины, куда спускаются по лѣстницѣ. Въ кормовой части лодки помѣщается уборная.

Съ полезнымъ грузомъ въ 3300 фунт. 1496,5 кгр. ($1^{1}/_{2}$ тонны) Amphib'on S-38 можетъ летѣть не снижаясь на одномъ моторѣ.



Внутренній видъ каюты: „Amphibion S-38“. 1923 г.

Таковъ въ общихъ чертахъ этотъ воздушный корабль И. И. Сикорскаго. Можно еще добавить, что по сообщенію „Aero-Digest“, S-38 настолько хорошо слушается рулей, что при маневрированіи на водѣ, пилотъ могъ провести аппаратъ между двумя препятствіями, имѣя между ними и концами крыльевъ всего лишь пять футовъ (1,70 метра) свободнаго пространства. Эта прекрасная управляемость S-33 отмѣчена была также и при полетѣ съ однимъ выключеннымъ моторомъ, причемъ въ аппаратѣ не замѣчалось никакой вибраціи.

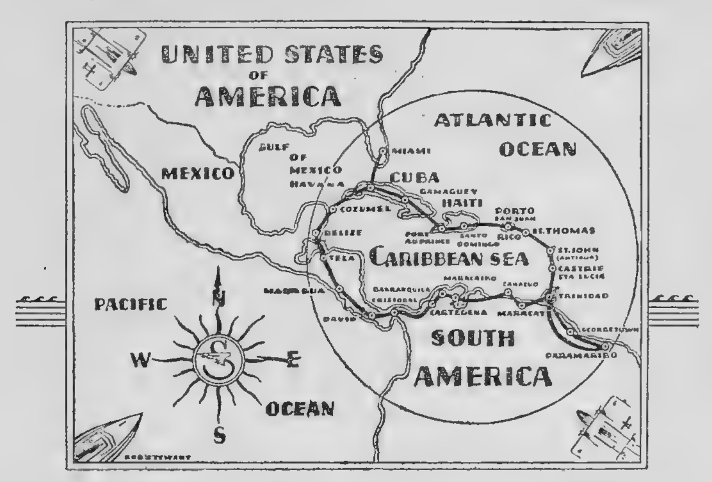
Всѣ эти качества Amphibion'a S-38 не могли не обратить на себя вниманія, и Sikorsky Aviations Corp. начало выпускать аппараты этого типа серіями. Американскія, большія компаніи

воздушныхъ сообщеній напр. „Pan American Airways Incorp.“, ввели эти аппараты для обслуживанія важныхъ воздушныхъ линій. Такова напримѣръ линія: Буффало, Нью-Іоркъ, Торенто, Канада. По газетнымъ сообщеніямъ, линію Міами, Флорида, Куба, Гаити открылъ на аппаратѣ Сикорскаго S 38 никто иной, какъ знаменитый Линдбергъ оставшійся очень довольнымъ аппаратомъ. Вообще практическіе янки сумѣли оцѣнить выгоды и преимущества этого аппарата. Американская знаменитость боксеръ Тенней избралъ для своего путешествія въ Нью-Іоркъ именно этотъ типъ аппарата. Большую часть своего воздушнаго путешествія онъ мирно спалъ въ каютѣ аэроплана-амфибіи, прибылъ во время на состязаніе и тѣмъ избавилъ устроителя послѣдняго отъ громадныхъ убытковъ, такъ какъ по американскому обыкновенію въ этотъ матчъ было вложено свыше милліона долларовъ. Этимъ полетомъ Тенней лишній разъ подтвердилъ, что въ Америкѣ время — не только деньги, но и очень большія деньги.

Amphibion S 38, какъ то видно изъ изложеннаго, предназначается для вполнѣ мирныхъ цѣлей: для безопасныхъ, быстрыхъ и удобныхъ перелетовъ на большія разстоянія*). Въ свое время для такихъ же цѣлей предназначался и его предокъ „Илья Муромецъ“, превращенный силою обстоятельствъ изъ комфортабельнаго, пассажирскаго воздушнаго корабля въ опасное для врага оружіе. То, что въ послѣднее время такъ усиленно говорятъ и пишутъ о мирѣ всего міра, о всеобщемъ разоруженіи а также и то, что повсюду усиленно стараются создавать громадные воздушные флоты, даетъ основаніе предполагать, что недалеко время новыхъ, еще болѣе ужасныхъ чѣмъ раньше, вооруженныхъ столкновеній. Нѣтъ сомнѣній, что аппараты Сикорскаго типа S-38 легко могутъ быть обращены въ орудія разрушенія и далеко опередивъ въ этомъ отношеніи своего предка русскаго воздушнаго богатыря „Илью Муромца“, эти аппараты станутъ въ умѣлыхъ рукахъ еще болѣе опаснымъ и грознымъ оружіемъ противъ непріятеля. Воздушные корабли этого типа, не нуждающіеся въ спеціально оборудованныхъ аэродромахъ и могущіе садится въ мѣстахъ, гдѣ ихъ менѣе всего можно будетъ ожидать, понесутъ въ глубокій тылъ не-

*) Sikorsky Amphibion S-38 принятъ въ Американскомъ флотѣ, какъ аппаратъ для дальнихъ развѣдокъ (patrol Ship).

пріятеля не только взрывчатые вещества и химическія бомбы, но и „воздушные десанты“. Послѣдніе при извѣстной долѣ смѣ-



Внутри круга, жирной чертой изображенъ путь, сдѣланный полк. Линдбергомъ на аппаратѣ Сикорскаго S-38, при открытіи имъ новой линіи воздушнаго сообщенія: Paramaribo (Южн. Америка), Голландская Гвіана, Вестъ-Индскіе острова, зона Панамскаго Канала, Міами на полуостровѣ Юкатанѣ (Сѣв. Америка). Всего покрыто было около 7000 миль (11.000 километровъ). (Изъ Air Transportation. November 9, 1929).



„Amphibion S-38“, принятый во флотѣ Сѣв. Амер. Соед. Штатовъ какъ аппаратъ для дальней развѣдки (United States Navy Patrol Ship). 1928 г.

лости и рѣшимости охотниковъ-партизанъ смогутъ въ достаточной мѣрѣ спутать мобилизаціонные планы противника.

Въ началѣ великой войны, въ августѣ 1914 года, боязнь появленія въ тылу подобныхъ партизановъ-летчиковъ была настолько велика, что напр. въ Ригѣ, отстоявшей въ то время на сотни верстъ отъ мѣстъ активныхъ военныхъ дѣйствій, видѣли и слышали непріятельскіе аэропланы не только днемъ, но и ночью. Само собой разумѣется никакихъ аэроплановъ тогда не появлялось, но всетаки послѣдовало распоряженіе вооружить городовыхъ винтовками „для стрѣльбы по аэропланамъ"... Очевидцы видѣли „собственными глазами" нѣмецкіе аэропланы, спускавшіеся въ имѣніяхъ лифляндскихъ помѣщиковъ-бароновъ на спеціально подготовленныя для этой цѣли бетонныя площадки. За площадки для спуска аэроплановъ принимали площадки для Lawn-Tennis'a, а лойяльныхъ, хотя быть можетъ и сочувствовавшихъ въ душѣ своимъ сородичамъ, нѣмецкихъ бароновъ заподозривали въ шпіонствѣ и считали злостными измѣнниками.

Для аппаратовъ S-38 не нужны будутъ площадки для тениса, а призракъ непріятельскихъ аэроплановъ, вызывавшій панику въ 1914—1915 годахъ, въ настоящее время можетъ обратится въ реальную, ясно ощутимую и надо думать, ужасную по своимъ послѣдствіямъ дѣйствительность.

Нѣтъ сомнѣнія, что И. И. Сикорскій будетъ продолжать свою плодотворную работу надъ усовершенствованіемъ своихъ воздушныхъ богатырей. Предугадывать, что будетъ имъ сдѣлано въ этомъ направленіи, конечно, излишне. Можно лишь упомянуть о томъ, что судя по высказаннымъ И. И. Сикорскимъ еще въ 1920 г., а затѣмъ подтвержденнымъ въ сдѣланномъ имъ докладѣ, во время пребыванія его въ февралѣ мѣсяцѣ 1929 г., въ Парижѣ предположеніямъ, очереднымъ вопросомъ авіаціи должна быть постройка воздушныхъ кораблей могущихъ летать на совершенно недосягаемой въ настоящее время высотѣ: — 30—40 километровъ надъ земною поверхностью. По мнѣнію И. И. Сикорскаго такіе самолеты должны, помимо своей исключительной прочности, имѣть непроницаемый для воздуха корпусъ. Моторы такого аппарата, громадной мощности, должны получать воздухъ для карбюраціи подъ давленіемъ. Экипажъ такого воздушнаго корабля будетъ находиться въ условіяхъ близкихъ къ подводной лодкѣ. Такіе воздушные корабли смогутъ развивать

въ виду малаго сопротивленія въ сильно разрѣженномъ воздухѣ*) громадную скорость — свыше 500 килом. въ часъ.

Насколько всѣ эти предположенія окажутся приложимыми на дѣлѣ покажетъ будущее. Что полеты въ стратосферѣ есть не Жюль-Верновская фантазія, а дѣло недалекаго будущаго показываетъ то, что 26 мая 1929 г., нѣмецкій летчикъ Neunhofer на аппаратѣ Юнкерса поднялся на высоту 12.739 метровъ втеченіе 1 часа 11 минутъ.

Можемъ лишь пожелать нашему талантливому соотечественнику дальнѣйшихъ успѣховъ въ его неутомимой дѣятельности на пользу будущей, свободной и великой Россіи.

ЗАКЛЮЧЕНІЕ.

Настоящій очеркъ, какъ о томъ уже было сказано, представляетъ собою лишь попытку собрать во едино матеріалы относящіеся къ воздушнымъ кораблямъ И. И. Сикорскаго. Само собою разумѣется, что дѣлать на основаніи этихъ матеріяловъ какія-либо окончательные выводы и давать полную и безпристрастную оцѣнку этого нашего выдающагося изобрѣтателя — нельзя и еще не пришло время. Приведенныя въ очеркѣ свѣдѣнія могутъ, однако, дать представленіе какъ о томъ, что сдѣлано И. И. Сикорскимъ за двадцать лѣтъ его неустаннаго и упорнаго труда, такъ и о томъ, какъ протекало развитіе его воздушныхъ богатырей на ихъ родинѣ — въ Россіи.

Не нужно быть спеціалистомъ, чтобы видѣть: 1) какую пользу принесли они Россіи, 2) что могли дать они Россіи при полномъ, своевременномъ и надлежащемъ ихъ использованіи и 3) что относительно медленное и неполное развитіе этихъ воздушныхъ кораблей въ Россіи не зависѣло отъ тѣхъ или иныхъ недостатковъ въ ихъ конструкціи или отъ неприложимости этого типа самолетовъ къ потребностямъ русской жизни.

---

*) Толщину слоя воздуха принято считать 60-80 километровъ, хотя воздухъ имѣется и на высотѣ около 200 километровъ. Давленіе воздуха на высотѣ 5000 метр. равно 406,5 милим., на высотѣ 10.000 м. — 217,4 милм. Принято считать, что температура воздуха понижается въ среднемъ на 0,5° на каждые 100 метровъ. Такимъ образомъ, температура на высотѣ 12.000 метровъ должна быть на 60° ниже таковой на поверхности земли. На высотѣ около 13000 метровъ t° установлена—55°. Барометрическое давленіе 145 млм.

Причины этого надо искать болѣе глубоко — въ нашихъ національныхъ особенностяхъ или вѣрнѣе въ нашихъ недостаткахъ. Вникнуть въ эти причины, спокойно разобраться въ нихъ и сознаться въ нашихъ ошибкахъ и слабостяхъ — это значитъ извлечь пользу изъ уроковъ прошлаго и избѣжать въ будущемъ повторенія подобныхъ ошибокъ обошедшихся нашей родинѣ очень дорого. Конечно, можно было бы не углубляясь такъ далеко, коротко сослаться на нашу техническую неподготовленность и осталость. Хотя это и будетъ по существу вѣрнымъ, но не дастъ намъ опредѣленнаго отвѣта на вопросъ. Въ самомъ дѣлѣ — въ Россіи имѣлось не мало талантливыхъ ученыхъ, спеціалистовъ по всѣмъ вопросамъ техники; эти спеціалисты нисколько не уступали заграничнымъ, а иногда и превосходили послѣднихъ. Съ мнѣніемъ нашихъ ученыхъ считались въ странахъ съ высоко развитой техникой и промышленностью, сырого матеріала было болѣе чѣмъ достаточно, смышленность и искусство русскихъ рабочихъ бывали порой изумительны*), а „отсталость“ отрицать, конечно, невозможно. Зависѣла она не отъ отсутствія средствъ или неумѣнія взяться за дѣло, а главнымъ образомъ отъ нашего равнодушія, отъ нежеланія дружно и серьезно взяться за работу, оставивъ въ сторонѣ разрѣшеніе всевозможныхъ „соціальныхъ проблемъ“. Это нежеланіе, а порою и попросту русская лѣнь, при отсутствіи у насъ привитаго воспитаніемъ уваженія къ своему русскому, вмѣстѣ съ преувеличеннымъ представленіемъ о достоинствахъ всего иностраннаго, вело къ болѣе легкому выходу — получать все въ готовомъ видѣ изъ-заграницы. Къ сожалѣнію, подобные взгляды глубоко вкоренились въ широкіе слои нашего, такъ называемаго интеллигентнаго общества и робкія попытки отдѣльныхъ лицъ отстаивать русскую самобытность готовы были отождествлять съ отсталостью, надѣляя пытавшихся стать на защиту національнаго достоянія и достоинства различными эпитетами вродѣ: наемниковъ правительства, квасныхъ патріотовъ, черносотенцевъ и проч. Ослѣпленіе лучами пресловутой западной культуры — къ концѣ концовъ принесло свои плоды и довело Россію до настоящаго положенія.

*) Напомнимъ исправленіе Телушкинымъ шпица церкви Петропавловской крѣпости безъ установки дорого стоившихъ лѣсовъ, а также доставку и установку русскимъ подрядчикомъ громадныхъ гранитныхъ монолитовъ для памятниковъ Петру Великому и Александру I (Александровская колонна) въ Петербургѣ.

Мы видѣли, что судьба воздушнаго богатыря созданнаго И. И. Сикорскимъ напоминаетъ собою судьбу былиннаго богатыря Ильи Муромца, имя котораго и носили съ честью самолеты Сикорскаго. Эпическій Илья Муромецъ прежде чѣмъ стать богатыремъ и начать совершать свои подвиги, просидѣлъ сиднемъ на печи тридцать лѣтъ безъ рукъ, безъ ногъ и даже протеръ подъ собою отъ такого долговременнаго сидѣнія яму. Вывели его изъ такого безотраднаго положенія калики перехожіе — нища братія, случайно проходившіе мимо и приказавшіе Ильѣ Муромцу встать „на рѣзвы ноги".

Не сказалась ли въ этой былинѣ характерная русская черта—способность совершать богатырскіе подвиги лишь послѣ того или иного внѣшняго воздѣйствія?

Для того, чтобы воздушные богатыри И. И. Сикорскаго твердо стали „на рѣзвы ноги", нужно было русскимъ людямъ потерять родину, переплыть Океанъ и въ чужой странѣ, преодолѣвая неизмѣримо болѣе тяжелыя препятствія чѣмъ у себя дома, въ Россіи, добиться блестящаго успѣха*).

Заслуги И. И. Сикорскаго состоять не только въ томъ, что онъ создалъ большіе многомоторные аэропланы и тѣмъ произвелъ переворотъ въ авіаціи, но еще и въ томъ, что потерявъ все въ Россіи, онъ не палъ духомъ, не оставилъ мысли продолжать начатое имъ дѣло, а сплотивъ въ Америкѣ около себя русскихъ людей, не взирая на невѣроятныя, встрѣченныя тамъ трудности и препятствія сумѣлъ развить это дѣло и поставить его на большую высоту. Безъ гроша денегъ, въ странѣ съ богатѣйшими предпріятіями, гдѣ человѣкъ обращенъ въ деталь машины, эта горсть русскихъ людей взялась дружно за работу, твердо вѣря въ конечный успѣхъ дѣла, затѣяннаго Сикорскимъ. Со стороны, такая попытка казалась безплодной фантазіей людей все еще грезившихъ былымъ величіемъ ихъ родины и тѣмъ не менѣе эта фантазія осуществилась несмотря на бывавшія порой очень тяжелыя, равносильныя полному краху—неудачи. Русскіе мечтатели во главѣ съ Сикорскимъ добились,

---

*) Кромѣ указанныхъ выше успѣховъ, которыхъ достигло въ Америкѣ предпріятіе Сикорскаго, не лишнимъ будетъ упомянуть о томъ, что русскіе летчики и инженеры въ Америкѣ сумѣли зарекомендовать себя такъ хорошо, что при образованіи новыхъ предпріятій, лица ихъ финансировавшіе ставили условіемъ, чтобы половина инженеровъ — были русскіе.

наконецъ успѣха и тѣмъ показали, что можетъ сдѣлать русскій геній при желаніи и дружной работѣ. Эти русскіе американцы, не занимаясь политикой сдѣлали для русскаго національнаго дѣла больше, чѣмъ всѣ столь многочисленныя въ эмиграціи группы и партіи тѣхъ или иныхъ оттѣнковъ занимающіяся опредѣленіемъ „платформъ“ для будущей Россіи. Своей неустанной работой въ далеко нелегкихъ условіяхъ, И. И. Сикорскій и окружавшіе его русскіе люди показали тотъ правильный путь, которымъ должно итти возрожденіе нашей родины и очищеніе ея отъ мусора, грязи, крови и пепла. Россія возродится не при помощи вооруженной интервенціи иностранныхъ державъ, не звонкими лозунгами, заимствованными извнѣ и чуждыми русской жизни, и даже не появленіемъ „волевого“ вождя, который придетъ, увидитъ и побѣдитъ, а лишь длительной, дружной и упорной работой всѣхъ русскихъ людей оставшихся вѣрными національнымъ завѣтамъ. Чѣмъ напряженнѣй и дружнѣе будетъ эта работа, прежде всего надъ перевоспитаніемъ самихъ себя, тѣмъ скорѣе освободится Россія отъ шайки хищниковъ, называющихъ себя представителями „рабоче-крестьянской“ власти, а въ дѣйствительности паразитирующихъ на лишенномъ воли, парализованномъ государственномъ организмѣ.

Современные властители Россіи напоминаютъ собою одну разновидность осъ, чрезвычайно наглыхъ и прожорливыхъ. Эти осы избираютъ свои жертвы среди крупныхъ, сильныхъ, но невоинственныхъ насѣкомыхъ. Нанося своимъ жаломъ уколы въ нервные гангліи (узлы) этихъ послѣднихъ, эти хищныя осы не убиваютъ свою добычу, а лишь парализуютъ ее, приводя въ состояніе оцѣпенѣнія, дѣлая изъ нее такимъ образомъ какъ-бы „живой консервъ“.

Не представляетъ ли современная Россія съ ея 130-ти милліоннымъ земледѣльческимъ населеніемъ такой живой консервъ для прокормленія „третьяго интернаціонала“?

Пораженная ядовитымъ жаломъ въ свои нервные центры, простертая въ параличѣ Россія безпомощно лежитъ „безъ рукъ, безъ ногъ“ ожидая каликъ перехожихъ или кого-то другого, кто прикажетъ ей встать на рѣзвы ноги. Не проще ли, однако, было бы, не дожидаясь этихъ цѣлителей, встряхнуться самимъ, побороть напряженіемъ воли этотъ параличъ и смѣло взглянувъ въ лицо своимъ поработителямъ убѣдиться въ томъ, что

подъ личиной „рабоче-крестьянской“ власти скрывается всего лишь хищникъ — паразитъ, живущій за счетъ живого, могучаго, но лишеннаго воли организма русскаго народа.

Кнутъ Гамсунъ, котораго трудно заподозрить въ излишнемъ славянофильствѣ писалъ когда то про Россію слѣдующее:

„*Славяне (т. е. русскіе) народъ будущаго, завоеватели міра послѣ германцевъ. Неудивительно поэтому, что у такого народа можетъ возникнуть литература безграничная въ своемъ величіи и поразительная*“...

И вотъ эти будущіе завоеватели міра въ настоящее время представляютъ собою лишь живой консервъ для питанія паразита-хищника. Нѣтъ сомнѣнія, что Россія выдержитъ его ядовитые укусы, переживетъ лихолѣтье, какъ переживала она и прежде тяжелыя, обрушивавшіеся на нее испытанія дѣлаясь послѣ нихъ еще крѣпче и величественнѣй, но чтобы ускорить этотъ процессъ оздоровленія, не слѣдуетъ пассивно ждать избавителей „старцевъ незнатныхъ — нищу братію“, а нужно неустанно работать надъ тѣмъ, чтобы укрѣпить и закалить свою волю.

Слова И. И. Сикорскаго: „намъ нужно работать, а главное учиться тому, что поможетъ намъ возстановить родину, когда она того отъ насъ потребуетъ“..*) подтвержденные имъ на дѣлѣ, должны найти откликъ въ душѣ каждаго русскаго которому дорога была его родина не только въ дни ея величія, но и въ дни ея паденія, неслыханнаго позора и униженія.

Эта работа надъ перевоспитаніемъ самихъ себя должна глубоко проникнуть въ сознаніе всѣхъ русскихъ людей не склонившихъ свою выю подъ ярмо утопическаго коммунизма.

Тяжела и порою безпросвѣтна жизнь русскихъ эмигрантовъ съ ея будничной, сѣрой дѣйствительностью, заботами о хлѣбѣ насущномъ, но и въ этомъ безотрадномъ существованіи не должно покидать насъ сознаніе того, что переживаемыя испытанія необходимы для грядущей, великой и свободной Россіи.

Если намъ не суждено будетъ, выражаясь аллегорически, собрать плоды съ посаженныхъ нами и выращиваемыхъ съ такимъ трудомъ деревьевъ, то пусть этими плодами воспользуются наши внуки — „Carpent tua poma nepotes“, какъ гово-

---

*) См. Письмо И. И. Сикорскаго въ редакцію газеты: „Русскій Военный Вѣстникъ“ 15 мая 1927 года № 92 и статью В. Кладищенскаго: „У И. И. Сикорскаго“ въ той же газетѣ 1928 г. 15 апр. № 110.

ритъ Виргилій. Мы же постараемся найти утѣшеніе и поддержку въ словахъ фернейскаго философа:

„Трудъ удаляетъ отъ насъ три главнѣйшія несчастія: скуку, порокъ и нужду. Будемъ обрабатывать нашъ садъ, — это единственное средство сдѣлать нашу жизнь сносной“.

КОНЕЦЪ.

ОГЛАВЛЕНІЕ

Стр.

Предисловіе . . . . 5—6

ГЛАВА I.

Первый полетъ аэроплана „Русскій Витязь" и впечатлѣніе произведенное имъ въ Россіи и заграницей. „Петербургская утка". Посѣщеніе Государемъ Императоромъ Николаемъ II „Русскаго Витязя". Краткія данныя изъ біографіи И. И. Сикорскаго. Первые его попытки строить летательные аппараты въ Кіевѣ. Русско-Балтійскій Заводъ. Сотрудники И. И. Сикорскаго. Постройка Русско-Балтійскимъ Заводомъ малыхъ аппаратовъ И. И. Сикорскаго и его „Русскаго Витязя". „Илья Муромецъ" и его успѣшные полеты. Подготовка къ перелету изъ Петрограда въ Кіевъ. . . . . . 7—22

ГЛАВА II.

Перелетъ изъ Петрограда въ Кіевъ. Тяжелыя условія полета. Пожаръ въ воздухѣ. Полетъ въ сплошныхъ облакахъ. Возвращеніе въ Петроградъ. Какъ отнеслись къ этому перелету? 22-34

ГЛАВА III.

Начало войны. Приспособливаніе „Муромцевъ" для военныхъ цѣлей. Формированіе отрядовъ аэроплановъ „Илья Муромецъ". Отношеніе къ „Муромцамъ" военныхъ летчиковъ. Выступленіе отрядовъ въ Дѣйствующую Армію. Первоначальная бездѣятельность этихъ отрядовъ. . . . . . . 34—52

ГЛАВА IV.

Назначеніе генерала Шидловскаго. Первые боевые полеты „Ильи Муромца Кіевскаго" и его налеты на Восточную Пруссію. Выдающійся ихъ успѣхъ. Перемѣна отношенія къ „Муромцамъ". Боевая работа другихъ воздушныхъ кораблей до оставленія Варшавы . . . . 52—76

ГЛАВА V.

Боевая работа „Муромцевъ" въ Галиціи. Взрывъ „И. М. Кіевскимъ" австрійскаго поѣзда со снарядами. Бой этого воздушнаго корабля съ непріятельскими истребителями. „Илья Муромецъ III" и его боевая работа. Отношеніе войсковыхъ частей къ „Муромцамъ". Гибель „Ильи Муромца III" . . . . 76—86

ГЛАВА VI.

Оставленіе Варшавы. Переходъ Эскадры В. К. въ Бѣлостокъ и Лиду. Установка на „Ильѣ Муромцѣ II“ моторовъ русскаго производства. Подготовка „Муромцевъ“ къ боевой работѣ. Эвакуація Лиды. Переходъ во Псковъ. Интересъ проявлявшійся иностранцами по отношенію къ „Муромцамъ“. Расширеніе штатовъ Эскадры. Причины медленнаго развитія боевой работы „Муромцевъ“. . . . . 86—106

ГЛАВА VII.

1916 годъ. Боевая работа „Муромцевъ“ въ Галиціи, на Сѣверномъ и Западномъ фронтахъ. Попытки групповыхъ полетовъ. Гибель воздушнаго корабля: „Илья Муромецъ XVI“. Переходъ Эскадры Воздушныхъ Кораблей на Юго-Западный Фронтъ. . . . . 106—122

ГЛАВА VIII.

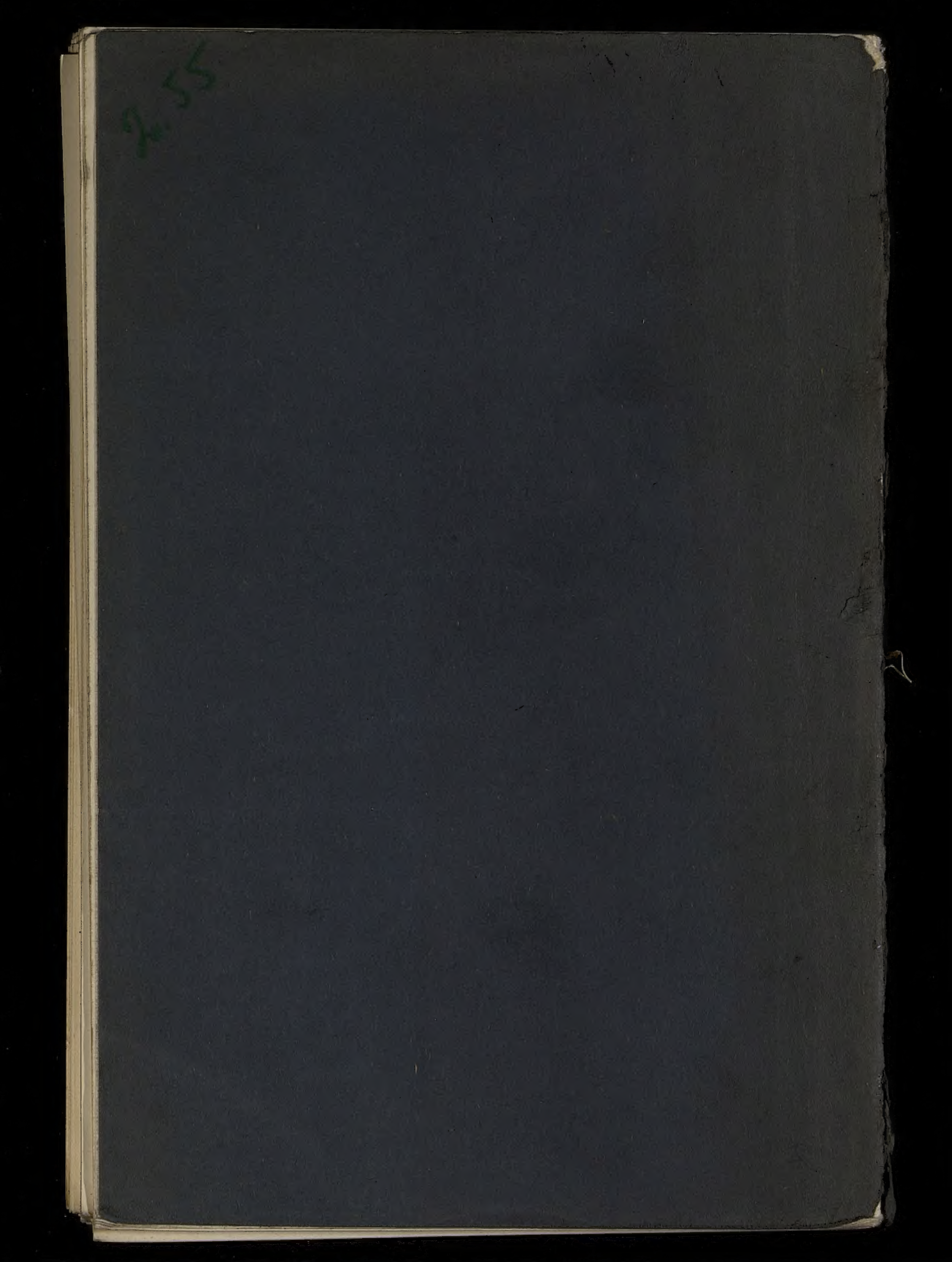
1917 годъ. Революція. Шаги Временнаго Правительства въ отношеніи Эскадры Воздушныхъ Кораблей. Дѣятельность боевыхъ отрядовъ Эскадры В. К. на галиційскомъ и румынскомъ фронтахъ. Гибель „Ильи Муромца I“. Бои въ Винницѣ. Приходъ украинскихъ войскъ. 1918 годъ. Приходъ нѣмцевъ. „Муромцы“ боевого отряда на Западномъ фронтѣ. Перелетъ „Ильи Муромца Кіевскаго“ въ Москву и его гибель. . . . . 122—142

ГЛАВА IX.

Отъѣздъ И. И. Сикорскаго заграницу. Его работа во Франціи и переѣздъ въ Сѣв. Америку. Sikorsky Aero-Engineering Corporation. Постройка аэроплана S-29-A и отзывы о немъ американцевъ. Аэропланы: S-31, S-32, S-33, S-35 и подготовка къ перелету на немъ черезъ Атлантическій Океанъ. Гибель S-35. Аэропланы: S-35-b, S-36, S-37, S-37-B. . . . . 143—169

ГЛАВА X.

Дальнѣйшіе успѣхи И. И. Сикорскаго. Sikorsky Amphibion типъ S-38 Заключеніе. . . . . 169—186


2.55